

DOS CAMINHOS DE ÁGUA AOS CAMINHOS DE FERRO


A CONSTRUÇÃO DA HEGEMONIA DE NATAL ATRAVÉS DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO (1820-1920)

WAGNER DO NASCIMENTO RODRIGUES



Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

**DOS CAMINHOS DE ÁGUA
AOS CAMINHOS DE FERRO**
A CONSTRUÇÃO DA HEGEMONIA DE NATAL
ATRAVÉS DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO (1820-1920)

WAGNER DO NASCIMENTO RODRIGUES

WAGNER DO NASCIMENTO RODRIGUES

**DOS CAMINHOS DE ÁGUA
AOS CAMINHOS DE FERRO**
A CONSTRUÇÃO DA HEGEMONIA DE NATAL
ATRAVÉS DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO (1820-1920)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof^o. Dr. Rubenilson Brazão Teixeira

Catálogo da Publicação na Fonte

(Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Biblioteca Setorial Especializada do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes-CCHLA)

Rodrigues, Wagner do Nascimento.

Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de transporte (1820-1920) / Wagner do Nascimento Rodrigues. - Natal, RN, 2006. 180 f.

Orientador: Prof. Dr. Rubenilson Brazão Teixeira.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Tecnologia. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Área de concentração: Urbanização, Projetos e Políticas Físico-territoriais. Tes.

1. Desenvolvimento urbano – Natal (RN) – Dissertação. 2. História do urbanismo – Dissertação. 3. Capital – Natal(RN) – Dissertação. 4. Transporte urbano - Dissertação. 4. Estrada de ferro – Dissertação. I. Teixeira, Rubenilson Teixeira. II. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. III. Título.

RN/BSE-CCHLA

CDU 711.4(813.2)

WAGNER DO NASCIMENTO RODRIGUES

**DOS CAMINHOS DE ÁGUA
AOS CAMINHOS DE FERRO**
A CONSTRUÇÃO DA HEGEMONIA DE NATAL
ATRAVÉS DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO (1820-1920)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

BANCA EXAMINADORA

.....
Prof^o. Dr. Rubenilson Brazão Teixeira
Orientador - PPGAU/UFRN

.....
Prof^o Dr. Eustógio Wanderley Correia Dantas
Examinador Externo – Depto. Geografia/UFC

.....
Prof^a. Dr^a. Edja Bezerra Faria Trigueiro
Examinadora Interna - PPGAU/UFRN

Natal, 31 de Julho de 2006

In memoriam

Para Leonilo Bonifácio do Nascimento, soldador e fundador-tesoureiro da Liga Artística-operária (2.7.1885 - 29.7.1967) e Liecy Bonifácio do Nascimento, soldador (13.4.1910-16.3.1991), meu trisavô e meu bisavô, cujas vidas dedicaram a domar com chicotes de fogo as feras de aço das Oficinas Metálicas da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte. Na velha caixa de ferramentas enferrujadas de Liecy encontrei fragmentos de um passado que dou continuidade neste trabalho.



A cidade (...) não escapa da história. Todos os passados nela se encontram, mesmo que passem despercebidos e mesmo se, associando-os em novas combinações em escalas diferentes, os homens acreditam, sempre, estar forjando o presente.

B. Lepetit

Agradecimentos

Enumerar as pessoas que construíram junto comigo este trabalho é uma tarefa bastante difícil. No entanto, corro o risco de esquecer alguma contribuição dada em mais de seis anos de pesquisa e me entrego ao sentimento de gratidão inevitável.

Este trabalho começa na Redinha em 1999, onde passei dois anos escavando um sítio sob coordenação do Professor Walner Barros Spencer. Ele me indicou os primeiros rumos não só desta pesquisa, mas também da vida acadêmica.

Os indícios desta dissertação foram fornecidos pelo Professor Roberto Airon, que fez uma pergunta simples ao final da monografia de graduação em história, mas que abriu um mundo de possibilidades.

Depois de um período conturbado no início do mestrado, fiquei perdido e sem bases. O Professor Rubenilson Brazão Teixeira me recebeu de maneira generosa, dando-me novo ânimo e fornecendo-me possibilidades mais interessantes. Sua compreensão, entusiasmo, disciplina, acessibilidade, gentileza e perspicácia me contagiaram e foram decisivos para que continuasse o trabalho.

O Professor Josemir Camilo de Melo (UFCG) me recepcionou em Campina Grande e cedeu gentilmente um exemplar de sua tese de doutorado, que se tornou uma das grandes referências da pesquisa.

O Professor Francisco Antônio Zorzo (UEFS) enviou-me sua tese, também referência para este trabalho, e me alertou, no início, de algumas trajetórias equivocadas.

A Professora Edja Trigueiro (UFRN) forneceu valiosas contribuições na qualificação e me inspirou para as conclusões finais.

O Professor Eustógio Dantas (UFC) indicou ótimos exemplos e sugeriu um formato mais adequado para a dissertação.

Muitas fontes deste trabalho foram gentilmente cedidas pelo amigo Anderson Tavares. Trazendo o ofício do historiador no sangue, nutre uma verdadeira paixão pela história de sua cidade, Macaíba, em tempo no qual se valoriza cada vez mais uma cultura massificada, sem memória e sem identidade.

Flávio Dinoá Buriti acreditou em mim e no meu trabalho. Sua ajuda foi decisiva em vários momentos, principalmente na coleta de fontes no Rio de Janeiro, onde dividimos muitas coisas: alegrias, tristezas, descobertas, idéias, sonhos e amizade.

Thaysa Fernandes, amiga e arquiteta pesquisadora das ferrovias, conseguiu adentrar nos nebulosos arquivos da RFFSA Nordeste em Recife, trazendo inestimável colaboração para a história das Estradas de Ferro no Rio Grande do Norte. Dividiu comigo, em sua imensa generosidade, esses valiosos documentos. Conversamos muito sobre nossos trabalhos, construindo e esclarecendo coletivamente nossas idéias.

Sinto-me um pouco “culpado” pela trajetória do trabalho de Wenya Dantas, amiga arquiteta e também sócia nessa empreitada ferroviária. Durante nossas intermináveis conversas sobre ferrovias, trocamos muitas referências, idéias e sonhos.

Josicléia Gabriel da Costa, amiga historiadora e também andarilha dos caminhos de ferro, cedeu fontes sobre a estrada de Ferro de Mossoró, que puderam esclarecer muitos pontos da pesquisa.

Juliana Rocha de Azevedo e Ana Cecília Aragão Gomes, dois pontos de apoio na minha vida, amigas para todas as horas, escutaram-me e incentivaram em muitos momentos da caminhada.

Adriana Borba, amiga e colega do mestrado, deu-me apoio em difícil fase do mestrado, escutou algumas de minhas idéias, incentivando-me a continuar.

Anchella Monte, amiga poeta, revisou o texto com seu olhar cuidadoso de artesã das palavras.

Minha família acompanhou e se entusiasmou durante toda a caminhada, fornecendo um combustível vital para que continuasse. Fernanda Suely do Nascimento Rodrigues e Teodorico Rodrigues Filho, meus pais, cederam boa parte da estrutura, material e sentimental, deste trabalho. Kátia Borato, minha eterna tia Jane, sempre me acompanhou na minha trajetória e não deixou de contribuir também nessa fase. Jaíra Bonifácio, minha tia-avó e Tereza Rocha do Nascimento, minha avó, fizeram a ponte da pesquisa com a continuidade de um passado. Maria Zilda, minha tia, forneceu-me acolhida durante minhas pesquisas no Rio de Janeiro.

Todos os funcionários dos arquivos que visitei, com exceção do arquivo da RFFSA no Rio de Janeiro, receberam-me muito bem e possibilitaram o acesso a fontes inéditas que compõem grande parte deste estudo. No Arquivo Nacional agradeço a Sátiro, que me ensinou a arte de investigar nos instrumentos de pesquisa e a Edson, Joyce e José Luiz que me acompanharam e se entusiasmaram com meu trabalho. Agradeço igualmente aos funcionários da Biblioteca Nacional, da Biblioteca do Clube de Engenharia, do Núcleo de Estudos da Seca, da Fundação Joaquim Nabuco, do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte e do cartório de Macaíba.

Por fim, duas instituições foram imprescindíveis para a concretização deste trabalho. O Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFRN me recebeu sem ressalvas, fornecendo palestras, defesas e eventos de alta qualidade. A professora Dulce Bentes foi extremamente profissional no seu mandato e os funcionários, Pedro, e depois Carla, sempre muito prestativos. O CNPq cedeu a bolsa Capes durante dois anos, possibilitando viagens aos arquivos no Rio de Janeiro e compra de bibliografia.

Resumo

Numa época de mudanças no território, durante o século XIX, as elites políticas e socioeconômicas da província e posteriormente do estado do Rio Grande do Norte desenvolveram o discurso que objetivava justificar a permanência de Natal como cidade com status de capital. Neste trabalho, analisamos os meios empregados pela administração no intuito de impor sua vontade de elevar Natal a uma posição de destaque entre as cidades existentes através de intervenções no território por um período de cem anos (1820-1920). Durante esse tempo, caracterizado pela transformação das transações comerciais e pelo desenvolvimento tecnológico, as intervenções das elites se dirigiam essencialmente à instalação de vias de comunicação, particularmente das estradas de ferro. Tentamos compreender a consolidação de Natal enquanto cidade capital não somente no que diz respeito aos aspectos políticos e administrativos, mas sobretudo em termos comerciais e simbólicos, através dos discursos e das intervenções empreendidas pelas elites administrativas locais, que estimulavam a criação de um conjunto de relações sobre o território que terminaram por deixar marcas visíveis também no tecido urbano da capital. Estas intervenções se fundamentavam na instalação de uma infra-estrutura que permitisse a exportação da produção do estado, primeiramente através e apesar do rio Potengi, posteriormente por meio da construção das estradas de ferro. Embora o projeto da hegemonia de Natal tenha sido esboçado antes do estabelecimento da rede ferroviária, nos dois casos, o objetivo último era reforçar e desenvolver a cidade capital como um centro comercial em detrimento de outras aglomerações.

Palavras-chave: Cidade capital. Rio. Estrada de ferro. Transporte. Território

Abstract

At a time of changes on the territory during the 19th century, the political and socioeconomic elites of the province and later State of Rio Grande do Norte evolved a discourse in order to justify the permanence of Natal as a city holding a status of capital. In this work we analyze the means employed by the ruling classes to impose their wish to raise Natal to an outstanding position among the existing cities by intervening on the territory during a period of one hundred years (1820-1920). During that time, which was characterized by changing commercial flows and technological development, the elites' interventions were essentially directed to the implementation of modes of transportation, especially the railway. We try to understand the reinforcement of Natal as a capital city not only in political and administrative terms, but mainly in a commercial and symbolic manner, through the discourse and interventions undertaken by the local administrative elites, who stimulated the creation of a set of relations on the territory that also imprinted visible marks in the capital's urban fabric. These interventions were based upon the establishment of an infrastructure for exporting the State's production, firstly through and despite the Potengi River, and later on by the construction of railways. Although the project of Natal's hegemony had been outlined before the establishment of the railway network, in both cases the ultimate objective was to reinforce and develop the capital city as a commercial urban center to the detriment of other cities.

Key words: Capital city. River. Railway. Transportation. Territory.

Résumé

À une époque de changements sur le territoire, au cours du XIX^e siècle, les élites politiques et socioéconomiques de la province et ultérieurement de l'État du Rio Grande do Norte développèrent un discours essayant de justifier la permanence de Natal comme une ville au statut de capitale. Dans ce travail, nous analysons les moyens employés par l'administration afin d'imposer sa volonté d'élever Natal à une position d'évidence parmi les villes existantes en intervenant sur le territoire durant une période de cent ans (1820-1920). Pendant ce temps, caractérisé par la transformation des échanges commerciaux et par le développement technologique, les interventions des élites étaient dirigées essentiellement vers la mise en oeuvre des voies de communication, particulièrement les chemins de fer. Nous tentons de comprendre la consolidation de Natal en tant que ville capitale non seulement en ce qui concerne les aspects politiques et administratifs, mais surtout en termes commerciaux et symboliques, à travers les discours et les interventions entreprises par les élites administratives locales, qui stimulèrent la création d'un ensemble de relations sur le territoire lesquelles finirent par laisser des traces visibles sur le tissu urbain de la capitale. Ces interventions étaient fondés sur l'installation d'une infrastructure permettant l'exportation des produits de l'État, premièrement à travers et malgré le fleuve Potengi, ensuite par moyen de la construction des chemins de fer. Bien que le projet de l'hégémonie de Natal ait été esquissé avant l'établissement du réseau ferroviaire, dans les deux cas, l'objectif ultime était de renforcer et développer la ville capitale comme un centre commercial au détriment des autres agglomérations.

Mots-clés: Ville capitale. Fleuve. Chemin de fer. Transport. Territoire.

Lista de Ilustrações

- Fig. 01 - Cidade Linear de Arturo Soria y Mata. p. 26
- Fig. 02 - Diagrama da Cidade Social Policêntrica de Ebenezer Howard. p. 28
- Fig. 03 - Implantação da Cidade do Natal. p. 36
- Fig. 04 - Plano Topo-hidrográfico do Potengi de 1847. p. 42
- Fig. 05 - Croqui do Plano Topo-hidrográfico de 1847. p. 46
- Fig. 06 - Vista panorâmica da Cidade do Natal. p. 48
- Fig. 07 - Vista panorâmica da Cidade do Natal. p. 48
- Fig. 08 - Fotografia da escadaria de acesso ao porto do Passo da Pátria. p. 49
- Fig. 09 - Planta dos Estudos Preliminares de Implantação da Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, 1878 (Detalhe). p. 49.
- Fig. 10 - Feira do Passo da Pátria. p. 50
- Fig. 11 - Plano Topo-hidrográfico do Potengi de 1847 (Detalhe). p. 52
- Fig. 12 - Fotografia do Aterro do Salgado. p. 55
- Fig. 13 - Fotografia do Aterro do Salgado. p. 55
- Fig. 14 - Fotografia do Aterro do Salgado. p. 56
- Fig. 15 - Fotografia da antiga ponte de Macaíba. p. 59
- Fig. 16 - Feira de Macaíba. p. 60
- Fig. 17 - Fotografia do Porto de Guarapes. p. 63
- Fig. 18 - Fotografia do Porto de Guarapes. p. 63
- Fig. 19 - Fotografia do Porto de Guarapes. p. 64
- Fig. 20 - Fotografia aérea de Carnaubinha. p. 72
- Fig. 21 - Rede de Estradas de Carnaubinha em mapa de 1892. p. 73
- Fig. 22 - Fotografia das ruínas de Carnaubinha. p. 73
- Fig. 23 - Mapa dos fluxos e estradas da região do rio Potengi em 1878. p. 81
- Fig. 24 - Trajeto da Natal-Nova Cruz. p. 90
- Fig. 25 - Mapa de modificação do ramal do Ceará-Mirim na altura de Macaíba. p. 94
- Fig. 26 - Traçado de J. Ulrich Graf, publicado em 1904 pelo *O Mossoroense*. p. 104.
- Fig. 27 - Primeira página do *O Mossoroense* de 16 de junho de 1904. p. 107
- Fig. 28 - Representação de Natal no Plan de Rio Grand du Nord, 1847. p. 122
- Fig. 29 - Planta da Cidade do Natal de 1864. p. 123
- Fig. 30 - Estação Euston em Londres. p. 127
- Fig. 31 - Estudo preliminar da implantação da linha férrea em Natal. 1878. p. 128
- Fig. 32 - Implantação do Parque Ferroviário da Natal-Nova Cruz. p. 130
- Fig. 33 - Fotografia aérea de Natal, sem data. p. 131

- Fig 34 – Vista do Parque ferroviário da Great Western a partir do rio Potengi, fotografia de Bruno Bougard, 1904 (Detalhe). p. 131
- Fig. 35 – Retirantes tentam invadir a residência de Tavares de Lyra em 1905. p. 134
- Fig. 36 - Croqui da Praça Augusto Severo. p. 136
- Fig. 37 - Cartão-Postal de 1906 da Praça Augusto Severo. p. 137
- Fig. 38 - Cartão-Postal da Praça Augusto Severo. p. 137
- Fig. 39 - Cartão-Postal de 1910 da Praça Augusto Severo. p. 138
- Fig. 40 - Cartão-Postal da Praça Augusto Severo. p. 138
- Fig. 41 - Teatro Carlos Gomes. p. 139
- Fig. 42 - Escola modelo Augusto Severo e Escola Doméstica de Natal. p. 139
- Fig. 43 – Festividades escolares na praça Augusto Severo em 1912,. p. 140
- Fig. 44 - Estátua de Augusto Severo. p. 140
- Fig. 45 - Postal da Praça Augusto Severo. p. 141
- Fig. 46 - Postal de 1910 da Praça Augusto Severo. p. 141
- Fig. 47 – EFCRGN. Trecho de Natal a Igapó. Projecto de Ligação paralela á linha em trafego da Great Western Brazil Railway, 1915 (Detalhe). p. 144
- Fig. 48 – Vista aérea do parque ferroviário da esplanada Silva Jardim. p. 145
- Fig. 49 – Rocas vista da torre da Inspetoria Federal de Obras contra as Secas. p. 147
- Fig. 50 – Postal das obras de implantação da ponte de atracação da EFCRGN e da “barra-dunas”, p. 147
- Fig. 51 – Croqui da implantação do parque ferroviário da EFCRGN, p. 149
- Fig. 52 – Linhas e Estações da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte e da Great Western. p. 152
- Fig. 53 – Esplanada da Great Western em Natal. p. 152
- Fig. 54 – Traçados projetados de ligação da EFCRGN à Esplanada Silva Jardim. p. 154
- Fig. 55 – Mapa enviado pelo Capitão Emanuel Braga ao Vice-almirante inspetor de Portos e Costas (Detalhe). p. 156
- Fig. 56 – Mapa enviado pelo Capitão Emanuel Braga ao Vice-almirante inspetor de Portos e Costas (Detalhe). p. 156
- Fig. 57 – Projeto final do muro da EFCRGN. p. 159
- Fig. 58 – Trajetos da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte. p. 160
- Fig. 59 – Planta organizada pelo engenheiro Henrique de Novaes para os serviços de saneamento de Natal em 1924 (Detalhe). p. 163
- Fig. 60 – Leito do antigo projeto de integração do parque ferroviário, p. 163
- Fig. 61 – Prédio que foi projetado para a Estação Central da EFCRGN. p. 164
- Fig. 62 – Padrões de Azulejos importados utilizados no Prédio da Estação. p. 164
- Fig. 63 – Fachada principal das oficinas de Carpintaria. p. 165
- Fig. 64 – Almojarifado das oficinas. p. 165

Fig. 65 - Caixa d'água. p. 166

Fig. 66 – Rotunda. p. 166

Fig. 67 – Estação do “Riacho” da Estrada de automóveis do Seridó (km. 72). p. 174

Fig. 68 – Oficinas de Reparos da Estrada de Automóveis do Seridó. p. 174

Fig. 69 – Agência de Automóveis Internacional na Av. Tavares de Lyra, Natal, Década de 1930.
p. 175

Fig. 70 – Plano Palumbo (1929). p. 175

Fig. 71 – Estação Rodoviária construída no centro da praça Augusto Severo. p. 176

Lista de Siglas

Companhia Brasileira de Trens Urbanos	CBTU
Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte	EFCRGN
Fundação José Augusto	FJA
Great Western Brazilian Railway Company	GWBR
Inspetoria de Obras contra as Secas	IOCS
Inspetoria Federal de Obras contra as Secas	IFOCS
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	IPHAN
Rede Ferroviária Federal S.A.	RFFSA
The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited	NNC

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
PARTE I–CAMINHOS DE ÁGUA: A GÊNESE DO DISCURSO DE HEGEMONIA	33
CAPITULO I – O RIO COMO OBSTÁCULO DO PODER PÚBLICO	34
1.1. CONSIDERAÇÕES SOBRE A GEOGRAFIA DO LOCAL	34
1.2. UM CORPO SEM CABEÇA: O DISCURSO DE AFIRMAÇÃO DA CAPITAL.....	37
1.3. PORTAS PARA A CAPITAL: TENTATIVAS DE CONEXÃO DE NATAL COM O RIO	44
1.3.1. <i>O porto do Passo da Pátria</i>	44
1.3.2. <i>O Aterro do Salgado (Comércio de Exportação da Ribeira)</i>	51
CAPÍTULO 2 – O RIO COMO ALIADO DO COMÉRCIO PRIVADO	57
2.1. UMA PONTE PARA O SALGADO: O FLORESCIMENTO DA CIDADE DE MACAÍBA	57
2.2. O PORTO DE GUARAPES	61
2.3. A CRISE DE NATAL COMO CENTRO	65
2.3.1. <i>Mudanças de Capitais no Brasil durante o século XIX</i>	65
2.3.2. <i>A centralidade posta em cheque: discussões sobre a mudança da Capital no Rio Grande do Norte</i>	67
2.3.3. <i>Rivais da mudança: a voz de Mossoró no jornal O Mossoroense</i>	75
PARTE II–CAMINHOS DE FERRO: A CONSOLIDAÇÃO DA CIDADE CAPITAL	82
CAPITULO I – A HEGEMONIA DE NATAL A PARTIR DAS FERROVIAS	83
1.1. THE IMPERIAL BRAZILIAN NATAL AND NOVA CRUZ RAILWAY COMPANY LIMITED: A TRAJETÓRIA DOS PRIMEIROS INVESTIMENTOS FERROVIÁRIOS INGLESES NO RIO GRANDE DO NORTE	84
1.2. OS ENGENHEIROS FERROVIÁRIOS NO PLANEJAMENTO TERRITORIAL DA FERROVIA NATAL-NOVA CRUZ: CAMINHOS DE ÁGUA X CAMINHOS DE FERRO	88
1.3. O PROJETO FEDERAL DE HEGEMONIA DAS CAPITAIS: A COMISSÃO DE MELHORAMENTOS DO PORTO DE NATAL E A INSPETORIA DE OBRAS CONTRA SECA (IOCS)	96
1.4. O PLANEJAMENTO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE: A DISPUTA ENTRE MOSSORÓ E NATAL.....	102
CAPÍTULO 2 – NOVAS PORTAS PARA A CAPITAL	113
2.1. FERROVIAS CONSTROEM CAPITAIS: A FÉ NAS ESTRADAS DE FERRO	114
2.2. UMA NOVA PORTA PRA A CAPITAL: A PRAÇA DA ESTAÇÃO CENTRAL DA FERROVIA NATAL-NOVA CRUZ.....	120
2.3. O PARQUE FERROVIÁRIO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE (EFCRGN)	142
CONCLUSÃO	167
REFERÊNCIAS	179
FONTES PRIMÁRIAS	186
ANEXOS	188

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem início em 2002, a partir da monografia de conclusão do curso de História, *Fluxos comerciais do rio Potengi no século XIX*,¹ que tratou da descoberta de um pequeno entreposto comercial na Redinha, com datação relativa estimada entre 1835 e 1868, a que as fontes oficiais não faziam referência, indicando a existência de uma atividade econômica subjacente à rede de distribuição de artigos importados conhecida até então. Esse foi o principal objetivo do trabalho, que buscava entender o fluxo comercial do rio Potengi e a relação que este mantinha com o pequeno entreposto situado à margem de uma gamboa navegável desse rio. O estudo da cultura material típica deste tipo de atividade², aliado aos documentos oficiais, forneceu subsídios não só para compreender esta relação, mas também para montar um quadro geral do movimento comercial da principal via de entrada e saída do litoral oriental do Rio Grande do Norte, assim como entender o discurso da administração que permeava os investimentos nesta área durante o século XIX.

Dessa forma, o corte temporal do trabalho monográfico privilegiou os investimentos realizados em um período de aproximadamente meio século (1820-1870), antes, portanto, da chegada do trem na província, momento em que o rio Potengi era a principal via de transporte utilizada pelo comércio. Ao término dessa pesquisa, constatamos que houve uma mudança de eixo nos investimentos de infra-estrutura, a partir dos novos investimentos em ferrovias, suscitada talvez pelo comércio ou pelo discurso da administração. A questão não pôde ser esclarecida durante o trabalho, levando-nos a considerar um prosseguimento do mesmo.

¹ Publicada pela editora Sebo Vermelho em 2003. Para saber mais: RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **Potengi: Fluxos do rio Salgado no século XIX**. Natal: Sebo Vermelho, 2003.

² Alguns aspectos sobre o conceito de cultura material devem ser elucidados para justificar em parte a escolha das fontes nesse trabalho. É preciso considerar que ela é coletiva e maioritária. Não é possível falar de cultura material de um indivíduo, muito menos de objetos exclusivos e raros. Ela representa um laço do objeto com a sociedade e o tempo que o produziu, portanto só pode ser traduzida por objetos de uso comum, que são produzidos, vendidos e consumidos por um número considerável de indivíduos. Tanto nos registros arqueológicos, como em recorrências indiretas em documentos oficiais é possível encontrar essas repetições, cujas informações são passíveis de uma leitura arqueológica. BUCAILLE, Richard; Pesesz, Jean-Marie. **Cultura Material**. In: Enciclopédia Einaudi. Lisboa: Imprensa Nacional: Casa da Moeda, 1989. 16. v. p. 11-47.



Resolvemos, portanto, nos deter sobre este novo ciclo, que pode ser esboçado a partir das primeiras tentativas de construção de trilhos, datadas de 1870, e culmina com a concretização de um antigo desejo da administração, a construção de uma ponte de ferro, em 1916, de sistema misto, cruzando o rio Potengi. Nesta nova pesquisa, retomamos o período anterior de investimentos, dando prosseguimento à análise das modificações do território durante o novo ciclo, a fim de obter um entendimento do processo em sua plenitude. Embora o primeiro ciclo seja imprescindível para a compreensão do segundo, ele tem um caráter introdutório, pois já foi, em boa parte, objeto de pesquisa durante a graduação. Mais do que analisar a gênese do discurso da hegemonia de Natal como Cidade-capital, este trabalho se dedica a analisar o papel desempenhado pelos discursos progressistas da elite administrativa nesse processo, principalmente aqueles apoiados no poder dinamizador das ferrovias.

A cidade era sempre citada como o eixo das intervenções durante este primeiro período, e parecia permanecer como peça chave durante a construção das ferrovias. As constantes alusões à péssima localização da cidade, ocasionada pela escolha errada do sítio na época de sua fundação, apareciam em todos os momentos em que se faziam investimentos em transporte tanto na época provincial como na administração do estado republicano. Ou seja, já na pesquisa feita durante a graduação, havia uma clara indicação de que a cidade de Natal teve uma participação determinante como um fio condutor nesses dois ciclos.

Sentimos que esta possível continuidade precisava ser mais bem compreendida. Os estudos feitos até então sob esses aspectos não privilegiaram satisfatoriamente a conexão das obras de infra-estrutura em transporte como um meio de estruturar o território para afirmação da cidade-capital. Sem falar que modificações importantes no espaço de Natal por ocasião da instalação das Estradas de Ferro não foram devidamente contempladas em estudos.

Assim, optamos por um corte cronológico bastante extenso, que engloba dois períodos, um determinado pelos antigos caminhos “naturais” e outro marcado pelas modificações espaço-temporais de maior alcance, fomentadas principalmente pelas estradas de ferro. Um primeiro ciclo introdutório, no qual apenas se esboçava o projeto de centralização da capital e um segundo, quando se instituiu um verdadeiro projeto de hegemonia da Natal. Pretendemos entender de que maneira a administração impôs o seu anseio de elevação de Natal à posição de destaque diante



das demais cidades, estruturando o território através de intervenções na área de transporte, sobretudo ferroviário, em meio a mudanças dos fluxos de comércio e inovações tecnológicas em um período de cem anos (1820-1920).

Levando em consideração essa problemática, construímos o seguinte trajeto para tentar esclarecê-la:

- Como a elite local construiu seu discurso de proeminência da Capital e quais foram suas referências e os fatores físicos que influenciaram nisso?
- De que maneira se articularam novos núcleos a partir da iniciativa particular do comércio e da crise da centralidade da Capital?
- Como a administração utilizou os primeiros investimentos em ferrovias a partir da estrada de ferro Natal-Nova Cruz para racionalizar e restringir os fluxos comerciais à capital?
- Como a política de integração nacional e o advento dos socorros aos flagelados das secas se encontraram com a administração local, fazendo surgir um projeto de hegemonia da capital, através da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte?
- Quais foram os marcos físicos deixados na capital através das políticas ferroviárias e de que maneira eles ajudaram a construir essa centralidade em Natal?

Sendo assim, este trabalho tentará entender o reforço da cidade do Natal como capital não somente político-administrativamente, mas, sobretudo, no aspecto comercial e simbólico, através do discurso e das intervenções das elites administrativas locais, com vistas à criação de uma rede de relações no território com marcos físicos visíveis na capital, calcada na organização de uma infra-estrutura de escoamento da produção, que ocorre primeiramente em função e apesar do rio Potengi e, num segundo momento, a partir das construções das linhas férreas. Apesar desse projeto de hegemonia ter sido apenas esboçado antes das intervenções ferroviárias, em ambos os casos o objetivo último era reforçar e desenvolver a cidade-capital, como praça comercial em detrimento das demais aglomerações.

Território, Capital e Trilhos

O eixo do trabalho, a princípio estruturado na clássica teoria das praças centrais, retomada por Correa, necessitou do aporte de outros aspectos teóricos para entender de forma mais ampla a gênese, sobrevivência e persistência do anseio de



Natal como principal cidade da província e estender a análise para dois tipos diferentes de escala espacial.

O sentido geral das mudanças na rede urbana e no território pode ser entendido através de Milton Santos. O trabalho pode ser situado em um momento de transição das redes “pré-mecânicas” para um período “mecânico intermediário”.³ Há, na verdade, um sentido geral ao compararmos as redes do passado com as mais próximas da atualidade; o principal fator de distinção será a parcela de espontaneidade na elaboração das primeiras.

Apesar de Milton Santos não fornecer uma cronologia específica para esses períodos, podemos apontar como principal marco nessa transição, no caso do nosso objeto de estudo, a introdução das linhas férreas no século XIX. A partir de então teríamos um controle cada vez mais rígido dos fluxos de transporte no território, o que caracteriza perfeitamente o segundo ciclo.

O primeiro ciclo implica em uma rede urbana mais “espontânea” e mais dependente de determinantes geográficos naturais, o que não implica em não existência de um controle relativamente sistematizado do território e das redes de transporte. Desde a chegada do colonizador português, pensou-se numa política de colonização que também contemplasse o domínio do território. Segundo Zorzo:

Uma verdadeira tecnologia de controle territorial foi instalada na América para assegurar o domínio português, uma tecnologia de guerra que comportou variados e heterogêneos dispositivos territoriais, atuando nas relações de força entre os poderes civis e religiosos, entre forças sociais, políticas e econômicas, entre nações e grupos étnicos. (ZORZO, 2001. p. 19)

Segundo Zorzo, antes da ferrovia já havia dispositivos de controle territorial⁴ bastante desenvolvidos e em plena atuação no período colonial. O primeiro deles era a própria monarquia portuguesa, uma instituição política ocidental que trazia uma nova maneira de encarar o território. As aldeias de redução também foram um dispositivo de controle, o qual conectava os interesses da igreja com os da coroa, reunindo os índios sob a instrução da primeira e a administração da segunda. O

³ Na primeira fase a rede é, em grande parte, determinada pelos fatores naturais, as técnicas humanas ainda dependiam em grande parte da natureza. Nessas circunstâncias, as redes se conformavam com uma parcela considerável de espontaneidade. Em um segundo momento, que coincide com o advento da modernidade no mundo, as redes assumem um caráter deliberativo, através do avanço das técnicas, que cada vez mais conseguem driblar as dificuldades naturais. As redes são utilizadas para “corrigir” e “melhorar” o território. Há ainda uma fase contemporânea, que é caracterizada como um período técnico-científico-informacional. (SANTOS, 2004, p. 264)

⁴ Zorzo empregou o conceito de dispositivo de poder, de inspiração foucaultiana, a partir de um matiz proposto pela teoria de agenciamento do território de Deleuze e Guattari, levando em consideração as diferenças de interesse entre estes pensadores e o autor. A apropriação das idéias percorreu um caminho muito particular, já que Foucault não fala diretamente de dispositivo ferroviário ou mesmo territorial.



engenho de açúcar, como uma unidade produtiva proto-industrial, estava acoplado ao comércio e à exploração do principal produto agrícola durante o Brasil colônia, a cana-de-açúcar. A concessão de sesmarias, um dispositivo territorial antecipador da urbanização, era feita de maneira muito seletiva, em consonância com os projetos políticos e econômicos da coroa para o território.

Enquanto que a monarquia, as aldeias de redução, os engenhos de açúcar e as sesmarias promoviam a fixação dos povos em unidades definitivas voltadas para o ensino e cultivo, o comércio, o quinto elemento dessa série de dispositivos, promovia a circulação de riquezas. Por um lado, o comércio centralizava nas capitais, através do “exclusivo comercial metropolitano”, o fluxo de riquezas a ser escoado para a metrópole. Por outro, ele constituiu um mercado à mercê do oligopólio português, já que parte das trocas desenvolvidas pelos comerciantes estendia-se dos portos para os circuitos do interior do Brasil.

É importante ressaltar que nenhum desses dispositivos se sobressaiu individualmente na territorialização do Brasil. Segundo Zorzo, “A melhor maneira de encarar o conjunto das combinações territoriais presentes na formação do país é observar que há dispositivos de poder distintos interagentes, que seguem lógicas específicas, mas que simplesmente se interseccionam sem se subordinarem.” (ZORZO, 2001, p. 33).

Outros agenciadores do território durante o período colonial foram as cidades e o sistema viário terrestre e aquático. A escolha da localização das cidades não era uma ação isolada, os povoados “condensavam pontos interconectados dotados de densas formas políticas”. Já o sistema viário,

Com seus ‘caminhos de ir e vir e caminhos sem volta’, mais do que um simples e neutro meio de comunicação, também rearmou na colônia o velho dispositivo ocidental desenvolvido pela aliança de práticas militares e comerciais. Ambos, a cidade e a via, são dispositivos de poder, quer dizer uma armação selecionadora de registros comunicativos e atribuidora de inclinações para a ação. (ZORZO, 2001, p. 33)

O sistema de estradas, mais do que promover a circulação, era um meio de controlar a produção, sendo um elemento inseparável nesse processo. Isso fazia parte da própria lógica do capitalismo, aqui em fase embrionária: “o capitalismo tem como axioma geral deter os fluxos produtivos livres”. (GUATARI, 1978, p.104, apud ZORZO, 2001, p. 45).

Evidentemente esses dispositivos não se restringiram ao período colonial (1500-1822), muitos lhe sobreviveram, chegando aos primeiros anos do século XX.



O que podemos observar de fato é que o controle sobre o território mudou de escala, com o advento de novas tecnologias de transporte e a disseminação de novos saberes, intimamente associados a essas inovações.

A montagem da rede urbana no que podemos chamar de segundo ciclo pressupõe “uma antevisão das funções que poderão exercer e isso tanto inclui a sua forma material, como suas regras de gestão.” Esse caráter deliberativo tem sua máxima na Estrada de Ferro, típico fruto do capitalismo, que impõe uma nova configuração espaço-temporal à antiga rede, como um verdadeiro dispositivo territorial de poder à serviço do Estado, tanto em escala internacional como local. (ZORZO, 2001)

Poderíamos situar esse corte cronológico no momento de transição do período pré-mecânico para o mecânico intermediário, que coincide também com o advento da Revolução Industrial e da expansão do capitalismo pelo mundo. Hobsbawn indica que, nesse período, a rede urbana foi o meio por excelência, em que distantes regiões puderam ser articuladas, estabelecendo-se uma economia mundial. O autor mostra no final do século XIX um mundo dividido e ao mesmo tempo articulado. O processo de produção e consumo, altamente hierarquizado, dividia o mundo em regiões produtoras de matéria-prima e metrópoles industrializadas. Ao mesmo tempo, essas regiões estavam integradas pela intensa troca de mercadorias.

O autor, ao analisar a gênese da Revolução Industrial, constata que até 1848 apenas a economia britânica estava industrializada, dominando o resto do mundo. A movimentação econômica na Europa continental e no restante do mundo ainda dependia do “antiquado ritmo das boas e más colheitas, ao invés de pelo novo ritmo de booms e recessões industriais que se alternavam.” (HOBSBAWM, 1991, p. 187). No entanto, duas mudanças fundamentais estavam acontecendo em todo o mundo. A primeira dessas mudanças foi um extraordinário crescimento demográfico, que estimulou muito a economia. Tal crescimento “produziu mais trabalho, sobretudo trabalho jovem e mais consumidores.” (HOBSBAWM, 1991, p. 188).

A segunda mudança foi no sistema de transporte. Apesar das ferrovias em 1848 apenas estarem no começo, “o desenvolvimento das comunicações foi, pelos padrões anteriores, empolgantes.” (HOBSBAWM, 1991, p. 189) Houve também uma melhora considerável na velocidade e capacidade de carga, diminuindo sensivelmente os custos com transporte.



De 1848 a 1875, o valor das trocas econômicas entre os países industrializados e as regiões mais atrasadas ou remotas do mundo havia se multiplicado por seis, “a rede que unia as várias regiões do mundo estendia-se visivelmente.” (HOBBSAWM, 1996, p. 82)

Analisando a dinâmica de mudança das redes, Milton Santos afirma que ao compararem-se “as redes do passado com as atuais, a grande distinção entre elas é a respectiva parcela de espontaneidade na elaboração respectiva. Quanto mais avança a civilização material, mais se impõe o caráter deliberado na constituição de redes.” (SANTOS, 2004, p. 265).

No território analisado neste trabalho, este “caráter deliberativo” consegue se impor através do avanço da tecnologia de transportes. Há uma clara ruptura de um primeiro momento, caracterizado por meios de transporte que seguem o ritmo “natural”, com intervenções que pouco interferem no tempo dos fluxos comerciais (estradas carroçáveis, rios, portos “naturais”) e um segundo, quando as estradas de ferro, segundo Zorzo (2001), apareceriam como um novo “dispositivo de controle do território”, impondo um controle rígido do tempo e do espaço. O avanço tecnológico do transporte marítimo também definiria mudanças nos portos, os quais sofreriam intervenções significativas, alterando o seu estado “primitivo”.

Esse controle gradativo do território pode ser notado não somente em uma escala regional.⁵ Intervenções concretas no espaço intraurbano da capital também forneceram elementos importantes para compreensão desse processo. Buscando articular a escala regional com a intraurbana, Bernard Lepetit forneceu-nos elementos para entender de que maneira as políticas territoriais tiveram um rebatimento direto no espaço urbano da capital. O autor mostra a existência de um modelo de centralidade desde o antigo regime francês, e como ele influenciou de forma constante o pensamento dos engenheiros sansimonistas⁶, atores privilegiados na remodelação das cidades e do sistema urbano no século XIX. Pode-se observar que essas intervenções aconteciam de maneira integrada, visando ambas ao fortalecimento da “cidade capital”.

O pensamento dos engenheiros sansimonistas sobre o espaço intraurbano pode ser exemplificado pelos estudos de Perreymond sobre a intervenção de Paris (*Études sur la ville*

⁵ Outro trabalho que teve como tema a ferrovia e que articulou duas escalas, uma da microistória e outra da história regional, foi *Trilhos de Ferro, Trilhos de Barro* de Gladis Helena Wolff.

⁶ Para o Conde Saint-Simon (no “Do sistema industrial”, 1820) e seus seguidores, conhecidos como sansimonistas, o novo elemento responsável por transformações radicais da sociedade seria o capitalista empreendedor e inovador - o capitão da indústria que com arrojo e visão destemida, descortinava, graças ao avanço da ciência e a expansão da tecnologia, um quadro de progresso para a humanidade através de obras espetaculares (tais como as de Ferdinand Lesseps, que abriu para a navegação o Canal de Suez, em 1869). O herói saint-simoniano era um titã de carne e osso, lidando com finanças, liderando forjas de aço e colossais empreendimentos espalhados por um mundo ainda a ser conquistado, ao mesmo tempo em que, cartesianamente, domava a natureza ao seu redor.



de Paris, 1842-1843). O engenheiro é fortemente influenciado pelas concepções da física newtoniana.

A cidade para ele é uma máquina, “sua função é regular a comunicação. Do território à capital, a organização da mobilidade repousa sobre os mesmos princípios: pensar em termos de totalidade, prover serviços gerais capazes de ligar todos os bairros, assegurar, enfim, a articulação dos diferentes meios de transporte.”

A organização sistemática dos vazios – a largura das ruas, o arranjo das praças em torno dos edifícios públicos, as plataformas das estações – tem, na cidade, o mesmo papel que a combinação das linhas exerce na totalidade do território: aumentar a mobilidade, obedecer ao máximo as ligações funcionais, respeitar o equilíbrio da centralidade para fazê-lo funcionar melhor. (LEPETIT, 2001, apud SALGUEIRO, p. 60).

Reynaud tecerá comentários mais complexos a respeito, generalizando alguns elementos além do âmbito das capitais. Para ele, as mesmas leis que regem o território devem nortear as intervenções na cidade. Considera, no entanto, as especificidades do sítio da cidade, aplicando a ele um princípio gravitacional: “a lei lógica das comunicações, que é uma linha tão mais próxima da reta quanto maior é a importância dos pontos a serem relacionados.” As plantas resultantes desse sistema são mais complexas, pois se adaptam e valorizam a diversidade das cidades. Suas leis de composição não são regidas pela estética, mas sim pela lógica dos fluxos. Para ele, o urbanismo e a organização do território falam a mesma língua.

A influência das estradas de ferro no espaço intraurbano chega a se concretizar em propostas urbanísticas em fins do século XIX e primeira metade do XX quando, ao valorizarem a questão dos transportes, principalmente o ferroviário (mas também o rodoviário e fluvial) geraram propostas fundamentadas em uma concepção inteiramente nova da cidade: a “cidade linear” de Arturo Soria y Mata, em 1882, a “Cidade Jardim” de Ebenezer Howard, em 1898, a “Cidade industrial” de Tony Garnier, em 1912, “os “três estabelecimentos humanos” de Le Corbusier, no início do século XX, e as “Sotgorots” dos desurbanistas na União Soviética na década de 1920.

Soria, ao procurar solucionar os problemas provenientes do adensamento urbano nas metrópoles industriais do século XIX, propunha uma nova cidade cujo eixo principal estava na priorização do transporte ferroviário. Para ele, tanto ricos como pobres tinham a ganhar com um sistema de transporte através de vias férreas, eficiente e próximo do tecido urbano: “el sentido común juta á los ricos ya á los pobres para decir: viviremos mucho mejor que al presente em casas aisladas unas de otras com árboles, platas y flores, si estas



casas colocan cerca de una vía férrea.” (SORIA Y MATA, 1894, p. 9) A nova forma da cidade, portanto deveria obedecer aos ditames do novo meio de transporte (Fig. 01):

Luego la forma de una ciudade debe ser la de un ferrocarril ó tranvía, com casas aisladas entre sí á uno outro lado de los carriles. Por consiguiente, para hacer una ciudade nueva, lo primero que deberemos hacer es trazar um ferrocarril, buscando las pendientes más suaves y las más amplias curvas, cuando la línea recta no sea posible, y á lo largo de la doble vía, formar una calle de una anchura de cuarenta metros, por ejemplo, con grupos de casas (...) que por término medio pueden ser rectángulos de 300 metros de fachada á la calle principal, por 200 de fachada á las calles transversales perpendiculares á los carriles. Por lo que toca á la locomoción, resulta lo que era de esperar, que la línea recta no sólo es el camino más breve entre dos puntos, sino entre muchos puntos también, porque la representación gráfica de la locomoción de cada individuo es um polígono irregular de muchos lados, que principia y concluye em la puerta de su casa, y la ciudade lineal sustituye estos polígonos por otros á virtud de los cuales se logran los mismos efectos con menor recorrido.

Segundo Goitia, a cidade linear “é uma fórmula que permite que todas as habitações gozem de oportunidade de circunstâncias análogas; que resolve o problema das comunicações por meio de uma única via (...); que permite um prolongamento indefinido; e que põe a cidade em contacto estreito com o campo visto, que a sua característica linear não permite a concentração de edifícios que lhe voltem às costas” (GOITIA, 1996, p. 167).

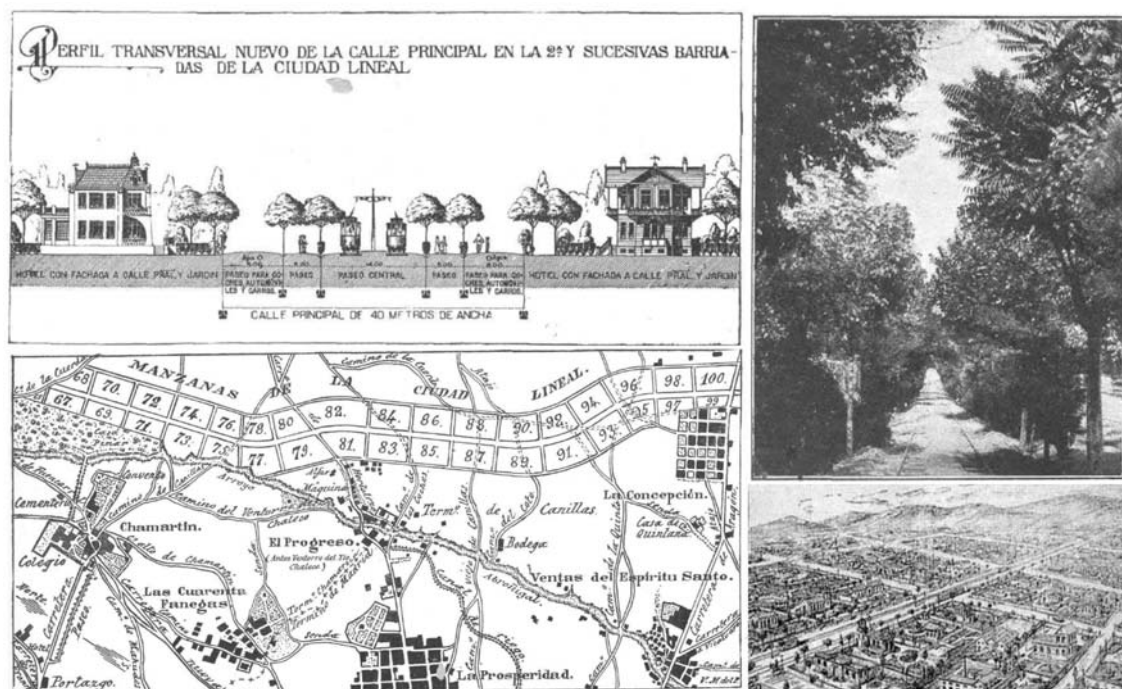


Fig. 01 – Cidade Linear de Arturo Soria y Mata. Na esquerda temos o corte em perfil da rua principal da cidade linear e um trecho de sua implantação entre Aragón e Chamartin. Á direita uma fotografia da linha férrea no centro da rua principal, a “coluna vertebral” da cidade, e uma perspectiva feita pela Companhia Madrileña de Urbanizacion. O projeto chegou a ser concretizado em Madri. Fonte: D. Hilarión González del Castillo. Ciudades Jardines y Ciudades Lineales: Conferencia organizada por el Congreso de las ciencias y dada en el Ateneo de Madrid el 20 de junio de 1913.



Na Inglaterra, a proposta utópica de Ebenezer Howard, a “Cidade Jardim”, também tinha claras preocupações com a mobilidade dos fluxos urbanos. O elemento articulador dos seus centros auto-suficientes é um complexo sistema de canais e linhas férreas, que fornecem em grande parte a estrutura de transporte de sua cidade social policêntrica. (Fig.02) (HALL, 2002, p.110).

A proposta anarquista do francês Tony Garnier, a Cidade Industrial de 1918, abolia do centro urbano os símbolos da repressão burguesa, como as delegacias de polícia, tribunais, prisões e igrejas. A redenção social da população, um vasto edifício de proporções monumentais, nada mais era do que uma estação ferroviária com capacidade para reunir mais de 3.000 cidadãos. (HALL, 2002, p. 132)

Encontraremos ecos do projeto de Aturo Soria no início do século XX na proposta dos “três estabelecimentos humanos” de Le Corbusier. Uma de suas proposições era o “Centro Linear Industrial”, que tem visíveis aproximações com a “Cidade Linear”. O Centro Linear Industrial se estrutura a partir de um sistema de transporte ferroviário, rodoviário e fluvial. As indústrias alinhariam-se a essa estrutura viária de escoamento. Paralela às indústrias, estariam as habitações, integradas a outro sistema de transporte, também acompanhando essa estrutura. (LE CORBUSIER, 1979)

Os trilhos também seriam um elemento importante nos ideais urbanos da revolução socialista. Após a revolução na União soviética em 1917, uma nova sociedade foi planejada pelo regime socialista. A riqueza do minério do ferro e do carvão, abundante na Sibéria, era uma das grandes esperanças para o custeio do sonho socialista. Nas planícies desoladas da região, teriam que surgir grandes cidades industriais e seus trabalhadores precisariam de moradia. A URSS não tinha os arquitetos para isso, assim, nos anos 20 e 30, profissionais holandeses, alemães, suíços e austríacos começaram a chegar. Por recomendações diretas de Engels, essas cidades deveriam matizar-se ao campo de forma que ambos se confundissem. Aí estava a essência do desurbanismo: a idéia de que as cidades, tal qual como existiam no ocidente, eram um símbolo da exploração do trabalho pelo capitalismo, um verdadeiro “câncer” a ser combatido.

O espírito dessas novas cidades estava na obra *Sotsgorod*, ou “A cidade socialista” (1930) de Milyutin, autor do projeto de várias dessas cidades, inclusive de Stalingrado. Essa proposta tinha franca proximidade com as idéias de Soria, sendo também denominada de “cidades lineares”. Como o nome sugere, é uma formação semi-urbana alongada que consiste em uma série de setores paralelos funcionalmente especializados, com uma disposição rigorosamente planejada, e que, segundo Milyutin, nunca deveria ser alterada. A cidade, de



preferência, deveria funcionar paralela a um rio e construída de maneira que o vento dominante soprasse das áreas residenciais em direção à zona industrial. Os setores eram: 1) uma zona totalmente segregada para linhas da estrada de ferro, 2) uma zona de produção e empresas comunais, com instituições científicas, técnicas e educacionais relacionadas (indicação direta de Engels que determinava que “instrução e o trabalho serão unidos”), 3) uma faixa ou uma zona de proteção verde com uma estrada principal, 4) uma zona residencial, incluindo uma faixa de instituições sociais, uma faixa de edifícios residenciais e uma “faixa das crianças”, 5) uma zona de parque, e 6) uma zona agrícola com jardins. (GENTILE, 2006).

A aproximação entre esses projetos não foi ocasional. Esse novo sistema de transporte contribuiu sensivelmente para modificar a maneira como se enxergava a cidade, e de certo modo antecipou a revolução das “cidades à beira da estrada”, os famosos subúrbios do automóvel. (HALL, 2002, p. 327). De intervenções locais a propostas urbanísticas totalmente estruturadas na ferrovia, os caminhos de ferro deixaram marcas não somente no território, mas no próprio tecido urbano das cidades.

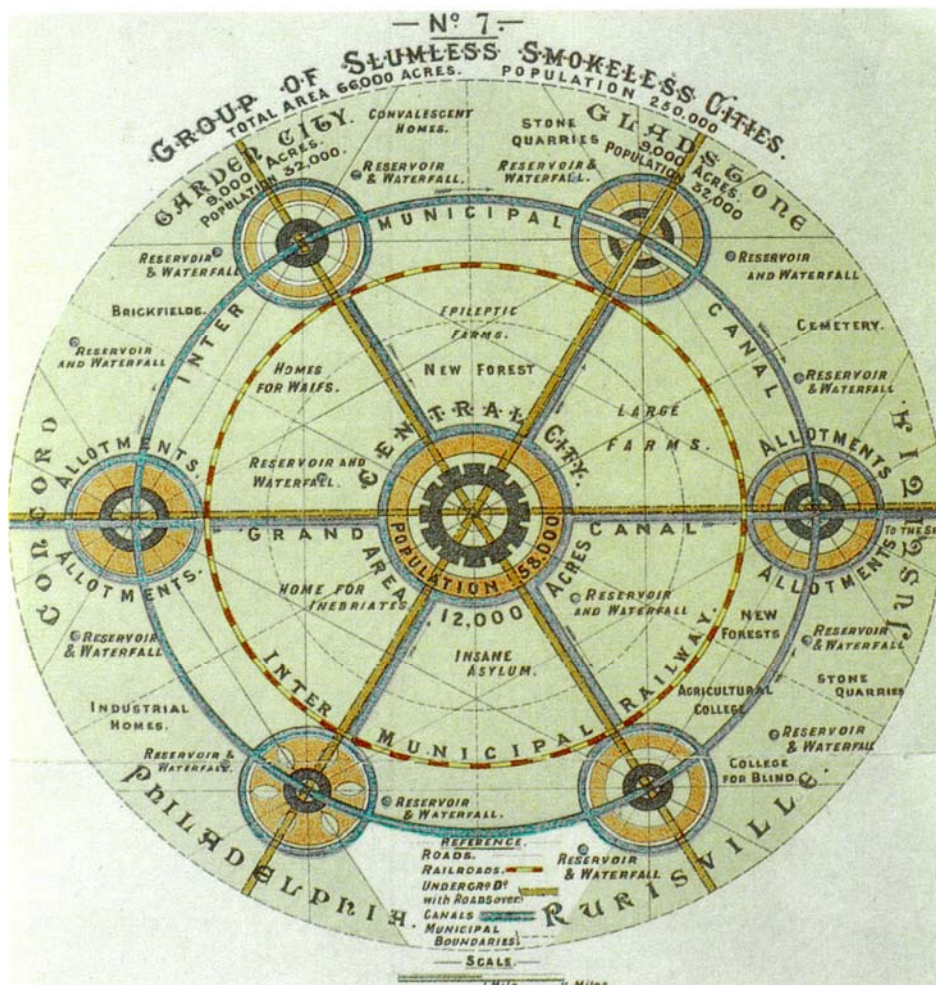


Fig. 02 – Diagrama da Cidade Social policêntrica de Ebenezer Howard. Os centros auto-suficientes estão integrados por uma ferrovia intermunicipal (em vermelho e amarelo). Fonte: Robert Beever. *The Garden City Utopia*.



Fontes do Trabalho e Passos metodológicos

A pesquisa documental em fontes primárias foi primordial durante contato empírico com o tema. Os Relatórios de Presidente de Província e os Relatórios de Governo (1835-1888 e 1888-1920) revelaram-se de vital importância, ao indicar não só a cronologia dos investimentos e o contexto político-econômico, mas principalmente pelo transfundo ideológico que permeava essas obras, revelando-se a principal matriz do trabalho. Vale a pena aqui esclarecer a importância de tais documentos, que eram o registro do que se passava nas reuniões anuais da Assembléia Provincial. Nessas ocasiões, no término do mandato, os administradores faziam o relato para a Assembléia do estado atual da província e do que havia sido feito na sua administração. São verdadeiros testemunhos dos anseios dos administradores da província e dos discursos que faziam para justificar suas intervenções.

Uma pesquisa minuciosa nos fundos do Ministério da Viação e Obras Públicas, no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, forneceu nuances e detalhes que não estavam contidos nos Relatórios o que, além de esclarecer esses pontos obscuros, forneceu amplo material iconográfico – a maior parte inédito – que vem colaborar com a parca documentação visual conhecida sobre o século XIX no período.

No Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte foi feita a pesquisa no jornal da oposição *Diário do Natal*, para que houvesse um contraponto com as informações coletadas nas fontes oficiais. Também foi coletado nesta instituição um acervo de fotografias dos primeiros governos do período republicano. A coleção de leis e decretos provinciais complementou e reforçou algumas informações contidas nos relatórios.

Livros de Memória e obras de diversos autores locais também indicaram detalhes sobre a construção do território e pistas sobre a biografia dos atores das principais intervenções.⁷

Na Biblioteca Nacional (RJ) alguns mapas de planos e obras foram encontrados, vindo a completar as informações já recolhidas.

Na Biblioteca do Clube de Engenharia, alguns relatórios da Inspetoria Federal de Obras contra as Secas (IFOCS) foram coletados para programar informações sobre a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte.

Nos arquivos da REFESA do Nordeste, atualmente sob guarda do Museu do Trem em Recife/PE, foram encontrados mapas e plantas dos primeiros estudos da

⁷ CASCUDO, Luís da Câmara. **Livro das Velhas Figuras**: pesquisas e lembranças na história do Rio Grande do Norte. Natal: IHGRN, 1976. 2. v. ; SOUZA, Eloy de. **Memórias**. Natal: Fundação José Augusto, 1975.



Ferrovias Natal-Nova Cruz e vários projetos de edifícios da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, e constituem também um material inédito até então.

No Núcleo de Estudos da Seca (Natal/RN) encontramos também alguns trabalhos publicados pela coleção mossoroense que versavam sobre ferrovias no período das secas.

Na Fundação Joaquim Nabuco encontramos no jornal *Diário de Pernambuco* algumas nuances interessantes a respeito da instalação da ferrovia no Estado. Foi possível também ver, na instituição, parte da coleção microfilmada de *A República*, pois não havia aparelhos para esse fim funcionando em nenhuma instituição no Rio Grande do Norte.

O acervo particular de Anderson Tavares, historiador da cidade de Macaíba, revelou-se de suma importância no trabalho. Foram cedidas gentilmente cópias de fotografias, mapas e publicações avulsas, documentos raríssimos, cuidadosamente reunidos e guardados no decorrer dos anos.

Apesar de conhecidas, importantes obras de infra-estrutura do final do século XIX e início do XX não estão devidamente registradas, nem protegidas legalmente. Seus vestígios construtivos, fadados ao desaparecimento, ainda não foram estudados. Visitas a esses locais, com o registro em superfície do restante de sua cultura material, foram feitas, e esse material foi analisado visando a um melhor entendimento dos investimentos realizados e das estruturas disponíveis para a atividade comercial.

Dentre os sítios que foram observados, temos o Passo da Pátria, o cais da Tavares de Lyra, o Aterro do Salgado, o entreposto e porto de Guarapes, a antiga estrada de Macaíba, a cidade e o porto de Macaíba, o entreposto de Utinga, e o parque ferroviário das Rocas. O registro e leitura destes sítios industriais constituem mais um tipo de fonte para o presente trabalho. A leitura destes vestígios tomará por referência a Arqueologia Industrial, que - dentre as mais variadas definições - pode ser assim descrita: “(...) campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais.” Apesar de não ter alguma restrição cronológica, “é útil restringir a atenção a monumentos dos últimos duzentos anos, aproximadamente, tanto porque períodos anteriores são tratados por métodos mais convencionais da arqueologia e da história, quanto pela grande massa de material datando do começo da Revolução Industrial.” (BUCHANAN, Angus. *Industrial Archeology in Britain*, 1972, apud. KÜHL,



Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo, 1998) Os inúmeros enfoques e especializações da arqueologia dificultam a elaboração de generalizações de qualquer tipo. Técnica, ciência, disciplina a serviço da história ou antropologia, são definições correntes sobre a arqueologia. No entanto, todas elas apresentam um ponto em comum, “o fato da arqueologia construir seu conhecimento, principalmente, a partir da cultura material.” (FUNARI, 1999). Geógrafos também se utilizam deste instrumental, entre eles Milton Santos, que faz do estudo da paisagem uma escavação arqueológica:

Em qualquer ponto do tempo, a paisagem consiste em camadas de formas provenientes de seus tempos pregressos, embora estes apareçam integrados ao sistema social presente, pelas funções e valores que podem ter sofrido mudanças drásticas. Desse modo, as formas devem ser lidas horizontalmente, como um sistema que representa e serve às atuais estruturas e funções. Além disso, cumpre efetuar uma leitura vertical para datar cada forma pela sua origem e delinear na paisagem as diversas acumulações ao longo da história. (SANTOS, 1998. p. 55)

Vale salientar que utilizamos nossas fontes de pesquisa (documentos, restos da cultura material, mapas, fotografias etc.) muito mais em função do valor individual de cada documento do que em termos quantitativos. A pesquisa neste trabalho privilegiou uma abordagem mais qualitativa, embora lance mão também dos elementos básicos de análise da pesquisa quantitativa, como estatísticas. Elas foram empregadas para fins de interpretação e análise do nosso objeto. No entanto, outros tipos de abordagem foram utilizados, como a observação em campo (de ruínas, fotografias aéreas, tecidos urbanos, sobrevivências nos usos do espaço, etc.), que demandaram certa flexibilidade para utilização de metodologias de diversas ciências, entre elas a história, a arqueologia e a geografia.

Organização do Trabalho

O trabalho foi dividido em duas partes. Na primeira, abordaremos o ciclo inicial de investimentos durante o período imperial, quando se formatou a percepção da falta de integração da cidade com o território. Nessa parte, retomamos a pesquisa feita durante a graduação como uma introdução para melhor entendimento da gênese do discurso de hegemonia de Natal. No primeiro capítulo apontaremos algumas especificidades da geografia local e indicaremos a influência delas na afirmação de Natal como centro dos investimentos na fala dos presidentes de Província, em conjunto com diversas idéias em voga no período. Apresentaremos em seguida as principais saídas para libertar a cidade do isolamento através dos principais pontos de



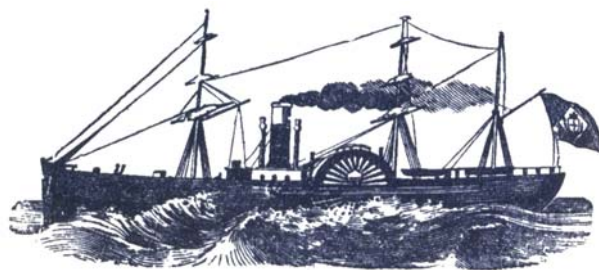
escoamento pelo rio e por terra. No segundo capítulo serão mostrados novos ordenamentos territoriais, surgidos principalmente em função da necessidade de escoamento da produção da província, então em franca ascensão no período. Esses núcleos irão compor uma rede embrionária de pontos comerciais no rio Potengi que, ao contrário do que eles deveriam produzir, irá concorrer para que a idéia de Natal como eixo do comércio da região entre em crise. Com a chegada dos primeiros investimentos ferroviários será considerada uma mudança de capital, discutida entre 1872 e 1873. Incluiremos essa discussão em um contexto maior de mudanças de capitais no século XIX e analisaremos a trajetória da empreitada a partir de seus defensores e críticos.

A segunda parte do trabalho irá abordar os investimentos em Estradas de Ferro como reorganizadoras do tempo e do espaço no território e na cidade. No primeiro capítulo, analisaremos o planejamento territorial de duas ferrovias construídas em momentos diferentes no Rio Grande do Norte. A primeira delas, a Ferrovia Natal-Nova Cruz (NNC), nascida a partir da chegada do capital inglês nos canaviais do litoral, tentou desarticular o tradicional sistema de transporte fluvial utilizado na região, através da figura do Engenheiro Fiscal, para centralizar os fluxos na Capital. A segunda ferrovia, a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRGN), será guiada pelas políticas de salvamento dos flagelados da seca, mas sua construção será igualmente orientada para a afirmação da capital no território servido pela ferrovia, projeto esse confirmado também no âmbito nacional. O segundo capítulo da segunda parte irá analisar a gênese de dois espaços na cidade do Natal, nascidos a partir da construção das ferrovias: o parque ferroviário da NNC, situado na praça Augusto Severo, e o Parque da EFCRGN. O primeiro parque será absorvido integralmente pelo tecido urbano e será um elemento chave na conformação de novas centralidades na capital. O segundo parque não será tão bem sucedido, por conta de conflitos com os poderes locais da cidade.

Ao final, apresentamos algumas conclusões, uma bibliografia de referencia do trabalho e as fontes de pesquisa. Alguns documentos inéditos e raros serão colocados na íntegra como anexos, de forma a facilitar o acesso dos mesmos para outros pesquisadores.



P A R T E I – C A M I N H O S D E Á G U A : A
G Ê N E S E D O D I S C U R S O D E H E -
G E M O N I A



CAPITULO I – O RIO COMO OBSTÁCULO DO PODER PÚBLICO

Natal desde sua fundação, no em 1599, foi considerada Cidade-Capital enquanto um elemento na política portuguesa de ocupação do território colonial. No século XIX o seu papel como capital será questionado e administração começará a formular um discurso que justificasse a permanência desse título. Nesta primeira parte do trabalho discutiremos os antecedentes do discurso de centralidade da administração local. Diante da constatação da má posição de Natal no território provincial, a maior parte das obras públicas tentarão integrar, manter e reforçar Natal em uma posição privilegiada na hierarquia das cidades da província. Começaremos por discutir a gênese dessa preocupação no discurso da administração local, que pretendia firmar Natal como centro dos fluxos de comércio da província. A partir de então, as obras na área de transporte serão norteadas por esse princípio, que tentará abrir portas para a capital. No entanto, nem sempre a administração conseguirá impor essa ordem ao território e algum tempo depois a iniciativa particular criará uma forma de contornar essa lógica, como veremos no segundo capítulo.

1.1. Considerações sobre a geografia do local

O núcleo que deu início à Cidade do Natal foi erigido em 1599, em um ponto alto da região, entre o rio Potengi e o Oceano Atlântico. O pequeno povoado, que já nascia com foros de cidade, foi criado por decreto de Felipe II, numa tentativa de assegurar a posse da região, então cobiçada pelas outras nações européias. Associada a essa empreitada, foi construída uma Fortaleza, defendendo a barra do rio Potengi, então principal via de acesso a Natal e ao interior mais próximo. Com sua função administrativa e militar por excelência, a cidade se desenvolveria lentamente no decorrer de três séculos, edificando-se três igrejas, em torno das quais se distribuíam espontaneamente algumas ruas com casas simples, a maioria de taipa.

Passada a primeira fase de conquista do território, inicia-se a fase de ocupação das terras. A atividade econômica associada à ocupação do litoral seria principalmente a cana-de-açúcar, enquanto que o interior era colonizado pelas entradas do gado. No século XIX,



o algodão teria também uma participação importante na economia do sertão, devido a demanda provocada pela revolução industrial no setor têxtil. A extração do sal faria parte de um segmento considerável da economia, sendo explorada principalmente no litoral setentrional da província. Vale citar a extração da cera de carnaúba, praticada principalmente nos vales dos rios Mossoró-Apodí e Assu-Piranhas. No litoral oriental, a cana-de-açúcar e o algodão seriam os principais produtos escoados para o porto de Natal, o que determinaria o crescimento da Ribeira como bairro comercial, com a instalação de armazéns e lojas próximos ao rio.

O litoral do Rio Grande do Norte é cortado por uma série de rios intermitentes, navegáveis até determinado ponto, ou seja, até onde a maré entrava. A vasão temporária ao leito dos riachos, durante a maré alta, os tornava acessíveis a pequenas embarcações. O rio Potengi, também dominado pelo regime de marés, por isso também conhecido como rio Salgado, possuía o melhor porto natural dentre todos do litoral. Seu ancoradouro é profundo e calmo, pois as ondas do mar são quebradas nos arrecifes antes de entrar no leito. Apesar de difícil acesso, o canal fornecia boa profundidade para a entrada das embarcações à vela, então utilizadas para a navegação. Sua margem direita, onde se localiza a capital e o ancoradouro do porto, é encoberta pelo grupo dunas, formado por sedimentos arenosos desagregados, altamente suscetíveis ao transporte do vento e das correntes marítimas e fluviais. Na sua margem esquerda, o grupo barreiras predomina, caracterizado por sedimentos argilosos compactados. (Mapa Geológico Preliminar do Rio Grande do Norte, 1978) No entanto, nesse lado do rio não há ancoradouros naturais de grande porte, sem falar que grande parte dessa margem é tomada por mangue e as únicas vias de locomoção são as gamboas, esteiros e igarapés, navegáveis somente na maré alta e por embarcações de pequeno calado. Subindo o rio, ele é navegável até Jundiá, mas apenas por pequenas embarcações. O canal do porto, devido ao soterramento causado pelas dunas que se moviam do sul para o norte, recebeu investimentos constantes, desde o plantio de grama para fixar as dunas, a escavações de seu leito por meio de uma draga desde a década de 1870. (Fig. 03)

Natal, durante sua fundação, atendeu bem a sua função geopolítica de assegurar a posse do território. Na verdade, ela possuía e ainda possui atualmente essa importância, inclusive em nível internacional. No entanto, com o desenvolvimento do comércio no século XIX, evidencia-se a fragilidade de sua localização, escolhida em outro momento e para outros fins. O presidente Nunes Gonçalves assim descreve a situação da Natal em 1859:

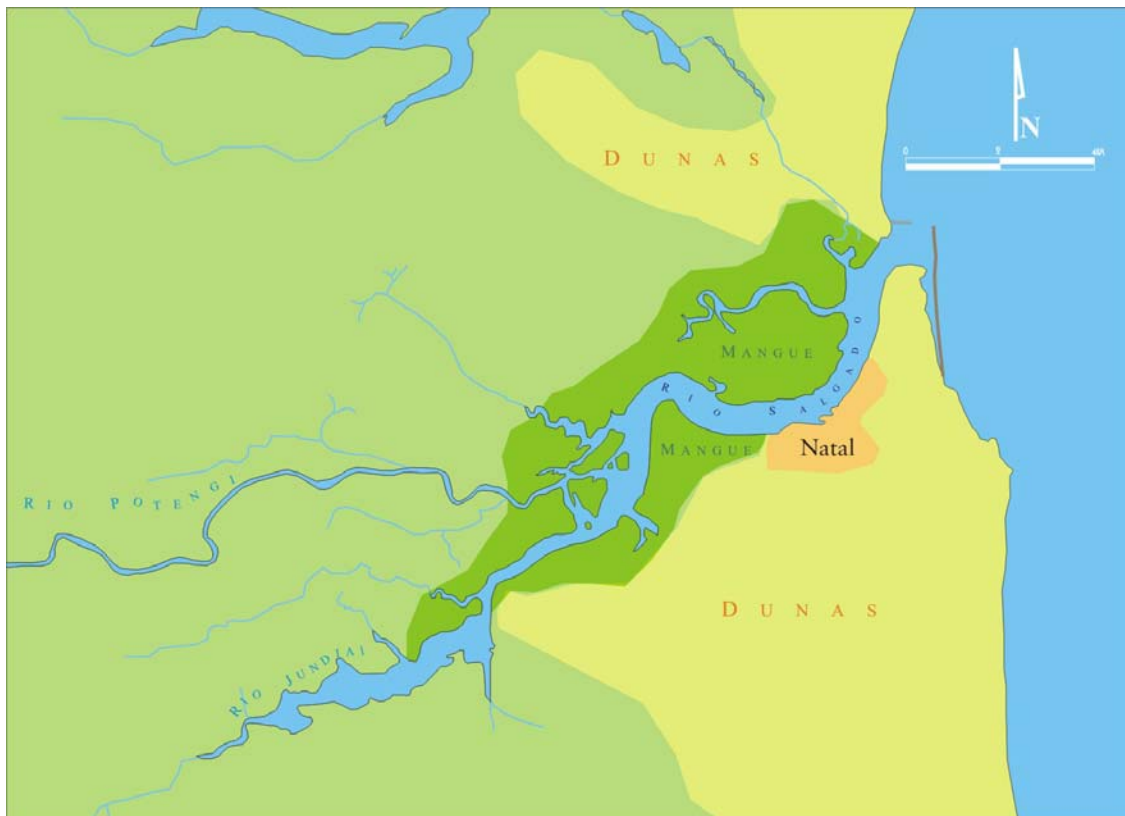


Fig. 03 – Implantação da Cidade do Natal e os principais obstáculos naturais: as dunas, o mar e o rio Salgado. Fonte: Produção do autor a partir de carta da SUDENE da década de 1970.

“Cercada pelo lado Leste e do Sul por uma cordilheira de morros de arêa de difficil accesso, que se prolongão na extensão de muitas legoas em incultas e estereis chapadas, tendo em frente pelo Oeste o Rio Potengi com 265 braças de largura, e ao Norte o oceano na distancia de duas milhas, comprehende-se facilmente quam penosa deve ser a comunicação com as comarcas do Assú, Seridó e Maioridade e com uma grande parte da mesma comarca da Capital, que abrange os Municipios de São Gonçalo, Extremoz e Touros, são os generos alimenticios e todos os mais productos, que se destinão á exportação, levados para os portos de Aracati na provincia do Ceará, de Macão e outros nesta provincia. Por outro lado segregada pelos môrros de arêa da importantissima e extensa comarca de São José, são também desviados para os mercados da Parahiba e Pernambuco todo o assucar nella produzido, o gado, algodão e mais generos da comarca do Seridó, que deixão de ser enviados para o Aracati. E' por este modo que se explica o facto anomado, que aqui se observa, isto é, a pobreza e decadencia da capital na razão inversa da riqueza e engrandecimento dos demais povoados da provincia.” (Relatorio do Presidente Nunes Gonçalves de 14 de fevereiro de 1859. Não paginado).

Definitivamente, o porto não estava nas condições ideais para ser a porta de entrada e saída do comércio da província, mas era o melhor que havia em todo o litoral nordestino-grandense e ele determinou, sob o aspecto geográfico, a escolha e a permanência de Natal como capital da província e posteriormente do estado.

De 1820 ao início da década de 1870, várias obras seriam feitas visando a afirmação de Natal como centro comercial da província, as quais nem sempre seriam bem sucedidas.



O rio Salgado, visto pela administração como o principal obstáculo físico para a capital, juntamente com as dunas, seria também neste momento a principal artéria de integração da capital com fluxos mercantis vindos das zonas produtivas do interior e do exterior. A utilização desse modelo ideal do território será continuamente revisitada durante a maior parte das falas dos presidentes de província, como veremos nos próximos itens.

1.2. Um Corpo sem Cabeça: O discurso de afirmação da Capital

Após a chegada da família real em 1808, o Brasil passa de colônia a sede do Reino de Portugal. Os portos são abertos para o comércio direto com as nações européias aliadas. As províncias, anteriormente capitânicas, adquirem certa autonomia política e econômica, principalmente após a emancipação política do Brasil de Portugal, em 1822. As administrações locais das províncias agora eram responsáveis pela sua arrecadação de recursos, que dependiam em grande parte de um sistema de escoamento eficiente, que integrasse os caminhos e estradas aos portos, alfândegas e estações de arrecadação.

Em Fortaleza, por exemplo, a construção de sua hegemonia acontece nesse período. Seu fortalecimento enquanto capital acontece através de um “conjunto de mudanças de ordem político-administrativa, associadas às de ordem tecnológica.” (DANTAS, 2003)⁸ O aquecimento das zonas de praia em decorrência da abertura dos portos transformou Fortaleza em escoadouro das mercadorias do sertão, conformando-se ao “modelo clássico das cidades litorâneas, com papel de capital.” (DANTAS, 2003).

Apesar dessa relativa autonomia, poucas províncias puderam de fato investir nesse primeiro momento em grandes melhorias do transporte em seus territórios. Pernambuco foi uma exceção, porque sob a presidência de Francisco do Rego Barros, passou por uma série de melhoramentos urbanos e na área de transporte entre 1837 e 1844. (MELO, 2000, p. 193-194) O presidente, que havia estudado matemática em universidade francesa, foi influenciado pela Restauração Francesa ao contratar uma equipe de engenheiros franceses, todos formados na Escola Politécnica de Paris⁹ e liderados por Louis Léger Vauthier, que

⁸ DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Sistema de cidades em terra semi-árida**. In: AMEIDA, M. G. de; RATTI, J. P. **Geografia: leituras culturais**. Goiânia: Alternativa, 2003. p. 207-236.

⁹ Os Profissionais formados nessa instituição vinham de uma longa tradição em que as ciências serviam ao estado, visando o fortalecimento e integração do território. Desde seu nascimento, após um período de sérios distúrbios ocasionados pela subida da burguesia ao poder, a escola teve um claro intuito: oferecer aos alunos uma sólida formação científica, baseada em um profundo conhecimento das matemáticas, da física e da química, e proporcionar-lhes a preparação necessária para ingressar nas instituições estratégicas dos serviços públicos do Estado, a Escola Superior de Engenharia de Minas (la “Ecole des Mines”) e a Escola Superior de Engenharia de Estradas (la “Ecole des Ponts et Chaussées”).



tinha fortes tendências socialistas foieristas. Pelo menos 16 obras públicas foram tocadas para frente sob a direção de Vauthier.

Não apenas mercadorias foram consumidas após a abertura dos portos. As idéias que circulavam na Europa também foram apropriadas, através dos livros e dos estrangeiros que aqui fixavam residência. A atuação pessoal de Vauthier, especificamente, foi determinante para disseminar diversas idéias ligadas a pensadores do socialismo utópico, então em voga no velho continente.

O engenheiro não só mandaria trazer diversos livros e publicações da Europa, como seria um dos principais colaboradores da revista *O Progresso*, que teve ampla circulação não somente em Pernambuco como nas províncias circunvizinhas. O controverso discurso de *O Progresso* misturava ideais do socialismo utópico (desde o sansimonismo ao foierismo) com o liberalismo capitalista, demonstrando a maneira *sui generis* como essas idéias foram assimiladas no Brasil. Esses livros e publicações circularam livremente em Recife, que então abrigava um Curso de Direito, instituição que formaria boa parte do corpo administrativo das províncias vizinhas.¹⁰ Encontraremos ecos dessa nova maneira de ver a administração e o território, disseminada nas falas dos presidentes de província do Rio Grande do Norte, principalmente a partir de 1840.

Anteriormente, os recursos do Rio Grande do Norte, bastante limitados, não possibilitaram sequer fazer estudos mais amplos do território provincial. As principais medidas nesse sentido foram feitas a partir da percepção do porto de Natal como principal escoadouro em potencial da produção da região. Visto agora com outros olhos pela administração local, era necessário direcionar os investimentos na área de transporte para que o comércio da região fluísse diretamente para o porto, fazendo com que a Alfândega - criada em 1820 - recolhesse os direitos provenientes da atividade comercial. A arrecadação desses direitos era a principal fonte de renda da nova administração provincial, de modo que nada adiantaria uma produção exemplar sem um sistema eficiente de drenagem desses produtos para um ponto oficial de arrecadação.

Mas em 1835, o sistema de arrecadação de impostos é falho e grande parte da produção é levada para outros portos. Segundo o presidente Quaresma Torreão, por um lado isso se devia à “falta de zêlo” dos agricultores que não exigiam as “guias” das mercadorias que adquiriam, a falta de interesse dos juizes de paz em exigí-las, e o nenhum interesse dos arrecadadores das províncias vizinhas em registrarem a exportação proveniente do Rio

¹⁰ Para saber mais consultar GONÇALVES, Adelaide. **Uma viagem utópica ao Brasil do século XIX: A experiência de Louis Léger Vauthier e Jules Benoit Mure (1842-1846)**. In: Papers of XIII Economic History Congress, 2002. Disponível em: <<http://www.eh.net/XIIICongress/cd/home.htm>> Acesso em: 30 de junho de 2006.



Grande do Norte. Por outro lado, era quase impossível transportar uma provável arrecadação para os cofres da província sob o risco de “expor-se à Renda Pública, ou à furia dos ventos e das ondas, ou ao insulto dos salteadores; enfim a despeza...”. A Alfândega de Natal, principal estação arrecadadora de direitos da província, ocupa um prédio alugado “...sem commodos, nem a decencia convinavel...” (Falla do Presidente Quaresma Torreão, 02 de Fevereiro de 1835, p. 2-4). O prédio, as instalações e o número de funcionários permanecerão os mesmos até o início da década de 1860.

Até esse período, pela ausência de estudos na área de transportes para a província, havia apenas uma preocupação latente em melhorar o transporte em geral e algumas referências dispersas no sentido de integrar a capital, já que a alfândega estava situada em Natal. As finanças da província dependiam de uma boa arrecadação e para que o sistema de coletas funcionasse, as estradas deveriam correr facilmente e diretamente para a alfândega e, conseqüentemente, para a capital. Aparece nesse período, em 1837, a necessidade preeminente de uma ponte que vença o rio Potengi, atravessando-o na altura de Natal. No entanto, a província inteira estava desintegrada pelos péssimos acessos, feitos em sua maioria por meio de estradas tortuosas e inseguras e rios obstruídos, em *status quo*, sem nenhum tipo de “adjutorio de arte”¹¹. Em 1839 o presidente Assis Mascarenhas, bacharel formado na Universidade de Coimbra, percebe a necessidade de um engenheiro para entender racionalmente o território e integrar esses melhoramentos em um plano:

...cumpre-me chamar a vossa atenção sobre a necessidade de engajar-se hum Engenheiro habil, nacional ou estrangeiro, a quem se encarregue de percorrer, e explorar a Provincia, de levantar a Carta corographica della, de tirar as plantas, e fazer os orçamentos das obras, que se houvessem de construir, e finalmente de propor ao Governo tudo quando julgar tendente a promover melhoramentos materiaes da mesma Provincia. Sem esta medida, baldados serão os esforços do Governo, e inutilizadas as quantias, que decretardes para obras publicas; pois que não

¹¹ A significação da palavra “arte” e de suas equivalentes em outras línguas variou muito ao longo dos tempos e das civilizações. Na pré-história, decerto expressava o sentido exclusivamente prático que tinham, então, as atividades artísticas. Na antiguidade, designava ocupações tão diferentes como as de orador, de esgrimista ou de tecelão: era sinônimo de ofício ou habilidade e pouco se diferenciava da técnica, ou mesmo da ciência. Em toda a Idade Média, no Renascimento e nos séculos seguintes a palavra “arte”, em diversas línguas, serviu para designar tanto o trabalho de intenção estética como outros sem nenhuma relação com isso, o que se pode ver em expressões remanescentes como “artes e ofícios” ou “obra-de-arte”, correntemente utilizada na engenharia. Só no século XIX a palavra passou a ser aplicada predominantemente à criação estética e às várias “belas-artes” (denominação que também ganhou curso nessa época) e, no século XX, freqüentemente se restringe às artes plásticas (em “crítica de arte”, “exposição de arte” etc.). O termo “obra de arte” na engenharia designa diversas construções feitas para vencer obstáculos ou melhorar o transporte em geral, que podem ser divididas em dois tipos: 1. as chamadas Obras de Arte Especiais, por sua complexidade e singularidade, exigem projetos especialmente concebidos para as mesmas, não se podendo fazer uso de projetos-tipo ou projetos-padrão. Pontes, viadutos e túneis são considerados obras-de-arte especiais. 2. E as Obras de Arte Correntes, que, ao contrário das Obras de Arte Especiais, são executadas com base em projetos-tipo ou projetos-padrão, por conta sua maior simplicidade. É o caso de bueiros, muros de arrimo, pontilhões, etc. (Enciclopédia Britânica do Brasil)



temos pessoas a quem se commettão taes trabalhos. (Relatorio do Presidente Assis Mascarenhas, 07 de Setembro de 1839, Obras Publicas, p.21-24.)

São tomadas várias medidas nos anos seguintes, desde a canalização de rios e a construção e manutenção de estradas e pontes, a uma loteria que visava a arrecadar fundos para construção de estradas. O pronunciamento do Presidente Moraes Sarmiento, bacharel formado pela escola de direito de Olinda, acerca das estradas da província, de 23 de Março de 1846, indica a necessidade de vencer a natureza primitiva desses acessos – associada principalmente à sinuosidade das formas:

Veredas intrasitaveis em muitos pontos, pelos temerosos atoleiros no inverno, muito mais longas do que o podião ser, pelas suas turtuosidades, voltas e continuadas ladeiras, aflanosas, pela sua exiguidade, escabrosidade, e pelas areias, ou pedras de que são accumuladas, eis o que são as estradas da Provincia! (Discurso do Presidente Moraes Sarmiento de 23 de Março de 1846. Estradas, p. 12-13.)

Os textos desse Relatório são impressos em tipografia, e é clara a intenção do presidente em grifar as palavras-chave do seu discurso para enfatizar a importância dos valores por ele pregados. Nesse caso, a facilidade de comunicação e a fluidez do transporte integrariam as populações, implementariam as atividades comerciais através do barateamento dos fretes e ainda desenvolveriam a produção da província. Fica clara também a influência dos ideais liberais de Adam Smith na sua análise dos valores reais das mercadorias, na medida que faz claras referências a sua obra *A Riqueza das Nações*:

Tenho para mim que não serão precisos longos arrasoados para convencer-vos de quanto este ponto deve merecer a vossa solicitude, pois não podeis ignorar que a *facilidade de comunicação* para o centro da Provincia não pôde verificar-se senão por meio de estradas, visto não ser ella cortada por hum só rio navegavel; he condição absolutamente indispensavel, essencialissima para a prosperidade e engradecimento de qualquer Paiz; ou antes, que depois da segurança individual e de propriedade, o maior beneficio que se pôde fazer a hum Estado, he certamente a abertura de estradas, de canaes (onde são elles possiveis), em summa he a *facilidade, a rapidez da comunicação*, visto que por meio della aproximão-se os lugares huns dos outros, diminuem-se as despezas do transporte de todos os productos que conseguintemente podem ser vendidos mais baratos: muitos artigos que na actualidade não tem valor algum, ou tem muito diminuto, pela dificuldade, ou impossibilidade de serem conduzidos ao mercado, tornar-se-hão mai valioso logo que hajão boas estradas: haverá abundancia de innumeraveis generos de que hoje se experimentam grande necessidade, por não poderem sem onerosas despezas e grandes incommodos ser transportados. [grifos do autor] (Discurso do Presidente Moraes Sarmiento de 23 de Março de 1846. Estradas, p. 12-13.)

Por fim, o autor indica, através dos grifos, os obstáculos que impedem o desenvolvimento da província, propondo uma articulação maior entre os locais através da constru-



ção das estradas. Também aponta um outro formato para esses acessos, pautado na racionalidade – através da linha reta e da regularidade –, ao contrário das formas “naturais” dos acessos primitivos, descritas no início da fala:

... em huma palavra, pela facilidade de communição cada lugar da Provincia, sahindo do estado de *soledade*, de *isolamento* em que está, pôse-há em contacto, relação com todos os mais. Portanto, se quizeréis que a vossa patria se levante do atraso e decadencia em que se acha, habilitai a Presidencia a mandar abrir estradas largas, planas e o mais rectas possiveis. [grifos do autor] (Discurso do Presidente Moraes Sarmiento de 23 de Março de 1846. Estradas, p. 12-13.)

Sobre a falta de recursos para esses investimentos, o Presidente parece dar maior importância ao trabalho do que às rendas de fato. Propõe um imposto, cuja renda seria destinada à construção de estradas, e uma “contribuição de serviços” sobre todos os indivíduos. O trabalho seria então uma “fonte de riqueza”, cujo ideal é sintetizado por uma citação de Adam Smith em *A Riqueza das Nações*: “Não foi com ouro, nem com prata, mas com trabalho, [...] que toda a riqueza do mundo foi originalmente comprada!”

Em 1847, ao final de uma grande seca, o Governo Imperial pede para que a administração provincial indique as principais obras necessárias para amenizar os efeitos da seca nos próximos anos. O presidente Moraes Sarmiento, novamente imbuído dos ideais do liberalismo econômico,¹² propõe uma intervenção conjugada em várias áreas, para facilitar a autonomia financeira da província através da circulação de capital. Enumeram-se então seis medidas: estimular a população ao trabalho, através de medidas educativas; aprimoramento das técnicas de produção; abertura de estradas; conservação da vegetação nativa para estimular a umidade e a precipitação de chuvas nas áreas assoladas pela seca; construção de açudes, poços e cisternas; e canalização e desobstrução de rios do litoral, principalmente do Ceará-Mirim e do Potengi, onde estava o porto da capital. Ao receber essas informações, o Governo Imperial envia um engenheiro militar, o Capitão-Tenente da Armada Philippe José Ferreira, para indicar os principais benefícios relativos a melhoramentos dos rios e portos do Rio Grande do Norte. Para o rio Potengi, o engenheiro fez um plano topo-hidrográfico, reconhecendo as principais entradas da barra do rio e mapeando o canal de acesso ao ancoradouro. Também indica as melhorias possíveis neste rio além de informar e demarcar as principais vias de comunicação da capital (Fig. 04). Esse plano será um dos poucos estudos regionais que a província terá disponível para sistematizar os principais investimentos em transporte no rio.

¹² Desta vez o presidente cita John Ramsay McCulloch, famoso doutrinário do liberalismo e da Escola Ricardiana. A citação refere-se sobre a impossibilidade de realização de grandes “feitos intelectuais” ou a construção de grandes obras e cidades, sem a base do capital.

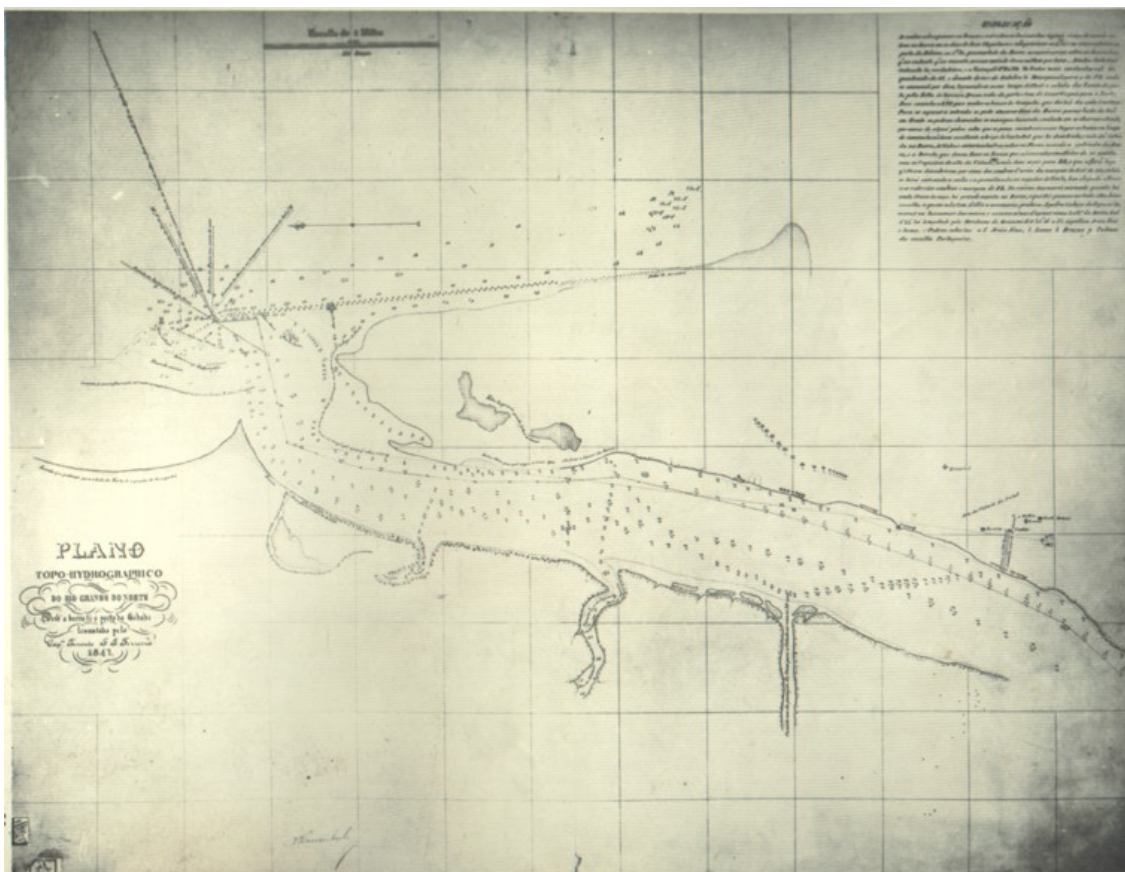


Fig. 04 – Plano Topo-hidrográfico do Potengi de 1847. (FONTE: Fundação Biblioteca Nacional)

Depois desse plano, seriam construídas duas Estradas Gerais de integração da província, uma em direção ao norte e dirigindo-se para cidade de Mossoró, para posteriormente ligar-se ao Ceará e outra em direção ao sul, para ligar-se à Paraíba. Essas “grandes artérias da riqueza e da industria da Província”, (Falla do Presidente Benvenuto Augusto de Magalhães Taques de 3 de maio de 1849, p . 18) deveriam irradiar-se da capital, cujos principais obstáculos naturais, - as dunas e o rio Potengi – deveriam ser vencidos, através de obras de infra-estrutura, embora nem sempre houvesse engenheiros contratados pela província para tal e nem mesmo mão-de-obra especializada. A partir desse plano e da construção destas estradas, a Capital irá ocupar visivelmente a posição de preeminência nas obras de transporte no estado. O curso dos investimentos só seria modificado após o estabelecimento de dois novos pontos de escoamento no rio Potengi: a cidade de Macaíba e a casa comercial de Guarapes, ambas fundadas pelo comerciante Fabrício Gomes Pedrosa, em 1853 e 1856, respectivamente.

As falas dos presidentes iriam reforçar mais ainda a importância de Natal nos anos seguintes, além da importância de estudos regionais por um engenheiro, que até então eram quase inexistentes.



A necessidade urgente de um engenheiro na província seria bem demonstrada por meio da lei nº 378, de 16 de agosto de 1858, sancionada pelo presidente Antonio Marcelino Nunes Gonçalves. A lei autorizava a despesa anual de um conto e duzentos mil réis para que dois rapazes de Natal estudassem engenharia civil em uma universidade da Europa. O curso teria duração de quatro anos, prorrogáveis, e ainda incluía ajuda de custo com gastos nas viagens. Depois de diplomados, os dois seriam obrigados a servir o Rio Grande do Norte durante oito anos, ganhando cem mil réis por mês. No entanto os dois rapazes cursariam Direito, apesar de terem realmente servido a província como estipulou a lei. Apesar de terem aparecido outras leis que auxiliavam estudantes, somente esta incluiria a obrigatoriedade dos recém-formados servir a província. (CASCUDO, 1972, p. 13-14, 361-363)

Somente em 1861 o engenheiro Ernesto Augusto Amorim do Valle seria contratado para dirigir e fiscalizar o departamento de obras da província, antes confiada “a um simples curioso, que, por mais bem intencionado que fosse, carecia de habilitações pra inspeccional-as convenientemente. E’ por isso que as obras antigas resentem-se da falta de elegancia, pelo menos”. (Relatorio do Presidente Figueiredo Junior de 06 de Abril de 1861)

O presidente Figueiredo Junior atesta a importância de estudos regionais, reconhecendo a necessidade de que esse funcionário viajasse pelo interior da província a fim de direcionar melhor os investimentos em transporte. (Relatório do Presidente Figueiredo de 6 de abril de 1861) No entanto essa viagem não é feita, nem mesmo a necessária “carto-ographica” da província, indicada pelo presidente Leão Velloso em 1862. Em parte havia a falta de recursos para estes estudos, mas o Presidente Figueiredo Junior indica que havia uma clara preferência da presença do engenheiro em obras – na área de transporte ou não – que estivessem em andamento na capital:

Muito conviria que esse empregado fizesse uma viagem por toda a província, afim de poder ministrar-me informações circunstaciadas acerca das diversas vias de comunicação. (...) Eu já teria adoptado essa medida, se não attendesse á falta que faria a presença do engenheiro para certas obras em andamento na capital. (Relatorio do Presidente Figueiredo de 6 de abril de 1861, Obras Publicas)

As falas e pronunciamentos dos presidentes na década 1870 reforçariam mais ainda este modelo de proeminência da capital, através da representação do território por meio de uma hierarquização antropomórfica.¹³ A província é um corpo e a capital a cabeça, ambos deveriam estar integrados para que tanto um como outro realizassem bem suas funções. As estradas desempenhariam o papel de veias, drenando a produção do interior da província

¹³ Esta metáfora está associada a representações do Estado como um organismo composto por membros, e está presente na obra de pensadores políticos desde a antiguidade, como Platão e Seneca, sendo retomada posteriormente por Tomás de Aquino (1221-1274) e por alguns sociólogos, como Augusto Comte (1798-1857).



para capital, fazendo crescer e engrandecer a arrecadação da província, ao mesmo tempo que tornavam a capital bela e suntuosa:

Convém reanimal-o [o comercio da capital] com medidas energicas e de alcance, sob pena vermol-o fallecer completamente, se a mudança desta capital para outro ponto não é a aspiração da provincia.
Como sabeis, desde que o corpo não tem uma cabeça bem forte e animada, que é fraco e rachitico.
Cumpre reanimar a cabeça deste corpo. (Relatorio do Presidente Silvino Carneiro da Cunha de 05 de outubro de 1870. p. 25)

Dois anos depois, o presidente Pereira de Lucena retoma a mesma metáfora, embora em um contexto diferente, ao considerar uma possível mudança de capital:

Eis, Senhores, o que me cumpria dizer-vos com referênciã a um assumpto de tanta magnitude, e a que se liga tão estreitamente o futuro da provincia. Considerai, que são já decorridos 273 annos que a cidade do Natal é a capital da provincia, e que o seu aspecto é de uma villa insignificante e atrasadissima do interior.
Considerai, que a provincia é um corpo sem cabeça, e que é devido exclusivamente a esta circumstancia que ella se conserva á retaguarda de todas as suas irmãs. (Relatorio do Presidente Henrique Pereira de Lucena de 05 de outubro de 1872. p. 39)

O rio Potengi ocupará um lugar de destaque neste primeiro momento nos projetos de integração da Capital, ora como obstáculo, ora como principal artéria de ligação da capital com as zonas produtivas. Era necessário centralizar o “movimento commercial nesta cidade, cessando por uma vez a concessão de embarques fóra deste porto, o que é uma notavel irregularidade e grande mal por diversas faces, que se encare” (Relatorio do Presidente Silvino Carneiro da Cunha de 05 de outubro de 1870. p. 25). Ao seu redor serão feitos investimentos em transporte, sendo um componente “natural” importante neste período, anterior à implantação das estradas de ferro.

1.3. Portas para a Capital: Tentativas de conexão de Natal com o rio

1.3.1. O porto do Passo da Pátria

O local que veio a ser conhecido como Passo da Pátria já no período colonial servia como importante porto de integração da cidade com o rio. Um dos primeiros registros de reformas desse logradouro aparece em um documento escrito pelo senado da câmara em 29 de maio de 1805, onde o Capitão Mór Lopo Joaquim era julgado em razão dos maus tratos e de sua maneira despótica de governar a capitania. Um dos argumentos da defesa eram os melhoramentos empreendidos por ele durante sua administração. Uma dessas obras empreendidas pelo acusado demonstra claramente que já antes de 1805 havia uma clara preocupação da administração colonial em colocar a cidade do Natal em conexão fácil e plena com o rio Salgado:



Um grande ato, laborioso, novo e extraordinário é (...) a presente estrada que fez Lopo Joaquim de Almeida Henriques, do desembarque do porto para esta cidade, a grande obra a última de que falamos a Vossa Alteza Real. Aqui é onde este governo se faz admirar, e rouba a atenção de toda a população; As grandes cavidades que faziam as enchurradas (...) deixava um passo íngreme a subida do desembarque para a cidade, porém logo Lopo Joaquim não perde de vista esta grande obra: chama operários e atenta, como muitas vezes foi visto com uma picareta na mão ensinar a despedaçar e arrancar pedras soberbas; outras vezes ele mesmo também com seus próprios braços pegando na enxada, ensinou a aplinar e endireitar a mesma estrada; fazendo trabalhar nesta laboriosa empresa e até muitas vezes sustentando à sua custa todos aqueles presos que se achavam à voz recolhidos à cadeia, em pouco tempo destruindo e arrancando todo o acantilado apresenta ao público um plano inclinado por onde desembaraçadamente se desce e se sobe sem a menor objeção e dificuldade. (Arquivo Histórico Ultramarino. AHU_ACL_CU_018, Cx. 10, D. 625. In: Teixeira, 2002)

Em 1847, a ladeira e porto do Passo da Pátria, então chamada de “Caminho Novo do Dr. Sarmiento”,¹⁴ aparece no Plano Hydro-topografico do rio Potengi. Sua demarcação no Plano é bastante específica e denota sua importância como ponto de desembarque de mercadorias desde datas remotas. (Fig. 05) Segundo Cascudo, em 1856 o Presidente da Província Bernardo de Passos auxilia com recursos um morador das cercanias, Manoel Bofe, para melhorar a ladeira. O morador alargou e rebaixou a ladeira, “desbastando o matagal, batendo a rampa que era áspera e quase a pique”. (CASCUDO, 1999, p. 251) Já nesse período, Macaíba e São Gonçalo despontavam como importantes praças comerciais, enviando seus gêneros pelo rio Jundiá e Potengi até o porto do Passo da Pátria, conhecido então como porto da Cidade. (CASCUDO, 1999, p. 251) A intensa movimentação nesse local determinaria a fixação de casas nos arredores da ladeira e do porto, além de uma feira muito concorrida, responsável pelo abastecimento interno da Cidade Alta. (Fig. 06)

¹⁴ Atual Rua João da Mata. Inicialmente chamada de Ladeira da Cadeia, pois esta terminava atrás da Casa de Câmara e Cadeia de Natal, estreitando-se em um beco ao lado do prédio. Em 1911, a Cadeia é demolida para o alargamento da rua, perdendo-se o referencial toponímico.

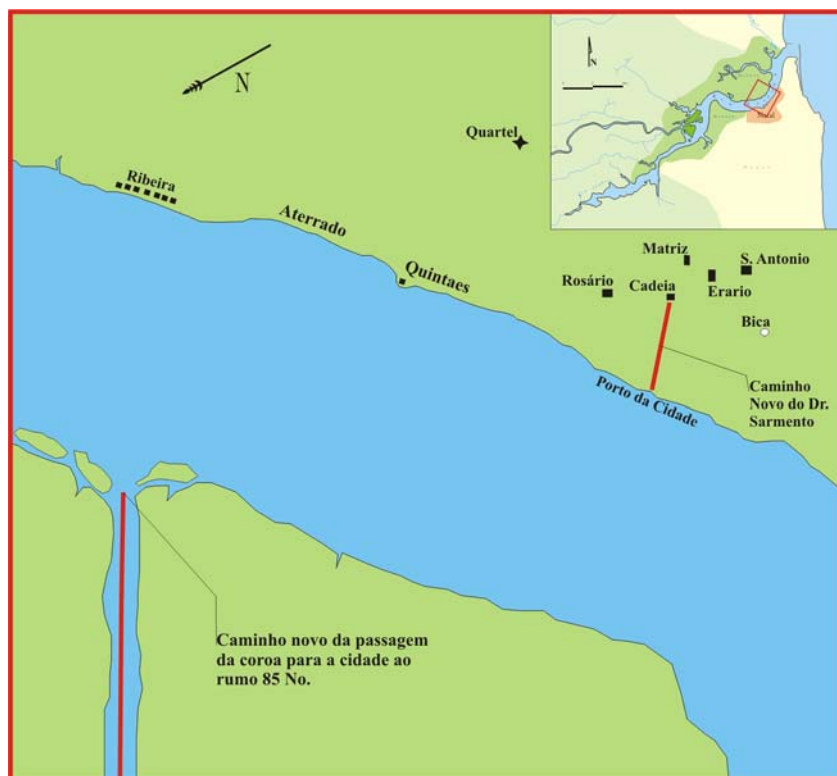


Fig. 05 – Croqui feito a partir do plano Topo-Hidrográfico de 1847. Demarcação em vermelho: Aterro do Salgado e Ladeira da Cadeia. As mercadorias desciam pelo rio Jundiá e paravam no porto do Passo da Pátria, tradicionalmente utilizado para o abastecimento interno da capital, via Cidade Alta. Fonte: Produção do autor a partir do Plano hydrotopográfico do Rio Grande.

Em 1866, o Presidente da Província José Meira resolve calçar o Caminho Novo do Dr. Sarmento, antiga Ladeira da Cadeia, visto a extrema importância desta para a integração da cidade com o rio. Só que decide investir em outra ladeira, que passava ao lado do Hospital de Caridade,¹⁵ segundo o presidente um local mais próximo e com maiores vantagens. (Fig. 07) O local foi rebatizado como Passo da Pátria,¹⁶ destinando-se 3:399\$000 para o melhoramento da ladeira. O contratado, Roberto Francisco da Silva Barros devia encarregar-se de calçar a ladeira para que melhorasse o trânsito da cidade alta para o rio. Segundo o presidente, essa obra não era apenas um simples embelezamento, era uma importante obra de integração da cidade com o rio:

A necessidade de calçar a ladeira da cadeia, por onde subião as pessoas e se fazia o transporte dos generos, que pelo rio chegavão de differentes partes á esta Capital, era tão saliente, que bastava examinal-a e ter o mal ligeiro conhecimento das cousas do lugar para comprehendel-a. (Exposição do Presidente José Meira de 01 de outubro de 1866. p. 14-15.)

Em outro trecho de seu Relatório reafirma a importância desse melhoramento:

O calçamento desta ladeira não é uma commodidade só para os habitantes da Capital, não importa um simples aformoseamento, é a continuação por assim dizer, da via fluvial por onde chegão em grande parte os generos alimenticios do mercado publico.

¹⁵ Atual Casa do Estudante. A rua mantém o mesmo nome: “Passo da Pátria”.

¹⁶ “Para memoria do dia glorioso, em que as forças brasileiras transpondo o obstaculo de um grande rio calçarão pela primeira vez o territorio inimigo, aonde vingão a honra nacional, dei-lhe o nome de Passo da Patria, sob cujo titulo acabo de descrevêl-a.” (Exposição do Presidente José Meira de 01 de outubro de 1866. p. 14-15)



E' pois uma obra de interesse para o commercio e de utilidade incontrouersa, como geralmente se reconhece. (Exposição do Presidente José Meira de 01 de outubro de 1866. p. 14-15.)

Em 1867, o Presidente pede recursos ao Governo Imperial para a construção de um cais no Passo da Pátria, já que a obra era um complemento indispensável para a ladeira. (Fig. 08 e 09) Em 1870 o cais do Passo da Pátria e o da Praça da Alfândega estão bastante deteriorados, o que faz com que o Presidente autorize orçamento para as despesas necessárias para o conserto dos dois. O cais da Alfândega desempenhava também um importante papel de integração - no caso do abastecimento interno - da cidade com o rio. Tanto que é proposto em 1873 o prolongamento deste até o Passo da Pátria, obra que não foi realizada pela falta de recursos da Província.

Ainda em 1873, são feitos os seguintes melhoramentos: construção de um telheiro para abrigo das mercadorias no valor de 725\$600 réis, construção de sarjetas para desviar as águas das chuvas por 72\$000 e conserto dos degraus que ligavam o telheiro ao rio por 24\$000.

Em 1878, o Passo da Pátria foi palco de uma contenda que demonstrou a rivalidade entre o bairro baixo e o bairro alto da Capital. Na verdade, esses locais funcionavam praticamente como duas cidades, com funções e valores bem distintos. A cidade alta, núcleo original da cidade e centro do poder administrativo e religioso da Capital, reivindica para o Passo da Pátria o novo local da “Passagem do Salgado”, já que o antigo Aterro do Salgado estava bastante deteriorado e estava sendo construído um novo aterro, também na margem esquerda do rio, mas dessa vez “á partir do rio de fora até a cambóa do achado -, confronte ao Passo da Patria” (Relatorio do Presidente Manuel Januário Bezerra de 4 de dezembro de 1878. Obras Publicas, p. 14).

A passagem, que partia do lado esquerdo do rio em direção ao Cais da Tavares de Lyra, trazia movimento para o bairro baixo e, conseqüentemente, lucros consideráveis para os comerciantes ali residentes. Os principais comerciantes da Ribeira logo manifestaram seu descontentamento com a mudança, enviando um abaixo-assinado (com 22 assinaturas) para o presidente Manuel Januário Bezerra. Na falta de um engenheiro o presidente pediu um parecer da Câmara Municipal do Natal, que foi categórica em dar razão à cidade alta. Os argumentos da Câmara a favor da transferência da passagem para o Passo da Pátria são convincentes. Segundo o parecer do documento, os comerciantes do interior que vêm vender os seus produtos (gêneros de abastecimento interno) na capital não encontram um local fixo e com as devidas acomodações para expor seus produtos na Ribeira. Sabendo-se que já havia um mercado público na cidade alta e um telheiro com uma feira já estabelecida no



Passo da Pátria, e na impossibilidade financeira da província construir outro mercado na Ribeira, era mais viável transferir a passagem para o local com estrutura mais adequada.



Fig. 06 – Foto Panorâmica da Cidade. Álbum Fotográfico de Bruno Bougard de 1904. A ladeira da cadeia prossegue até o rio, onde se podem ver barcos atracados. (Fonte: IHG/RN)



Fig. 07 – Foto Panorâmica da Cidade. Álbum Fotográfico de Bruno Bougard de 1904. A segunda ladeira que seria calçada em 1866 era acessível pela atual praça João Tibúrcio, prosseguindo pelo Hospital da Caridade, cujo telhado aparece na Fotografia. A intensa movimentação dessa via deixou marcas visíveis no solo. (Fonte: IHG/RN)



Fig. 08 – Fotografia da escadaria de acesso ao Porto do Passo da Pátria, atualmente dentro de residência particular no Bairro do Passo da Pátria. Foto: Bruno França.

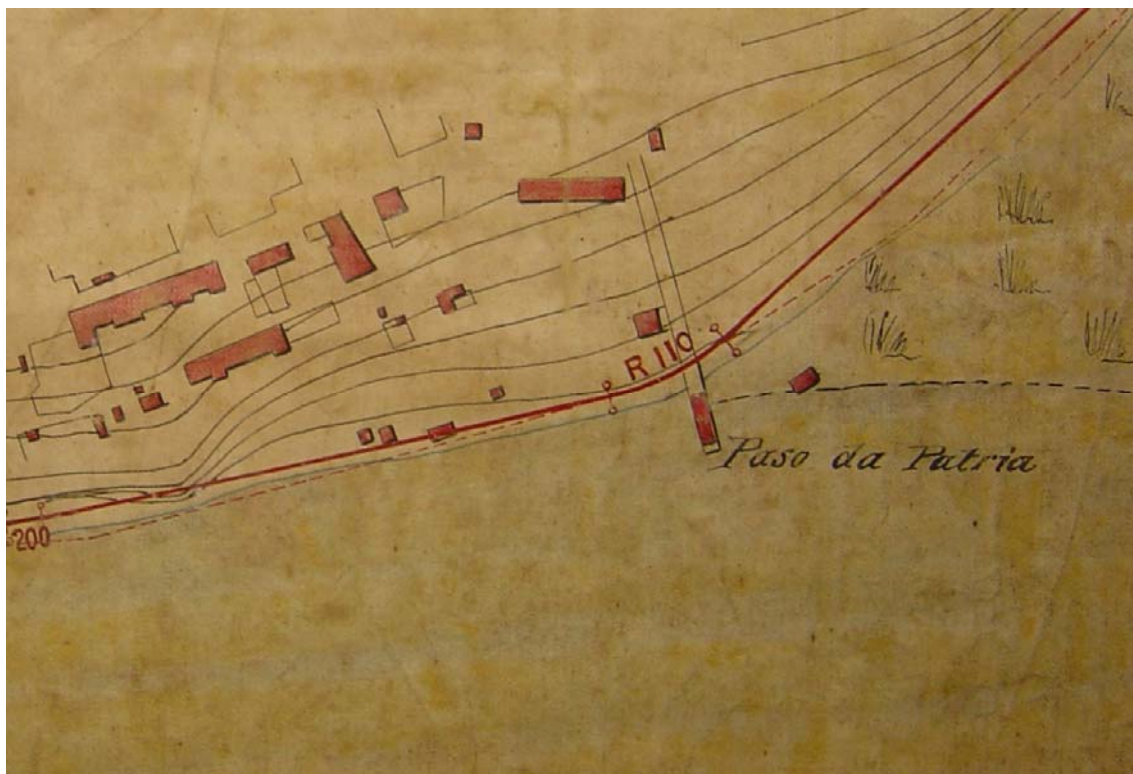


Fig. 09 – Planta dos Estudos Preliminares de implantação da Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, 1878 (Detalhe). No desenho é possível notar a racionalização do acesso ao rio, através da retidão do caminho, numa área visivelmente menos íngreme, como aponta o maior distanciamento das curvas de nível. O acesso da rua está rigorosamente integrado à escadaria do porto. Fonte: Arquivo Nacional.



A Câmara rebate também a argumentação dos habitantes do bairro baixo de que os “matutos”¹⁷ teriam mais dificuldade para comerciar gêneros de exportação (açúcar, fumo, couro, etc.), já que não havia armazéns destinados para tal na cidade alta. A Câmara Municipal afirma que

... é de todos reconhecido que os gêneros de tal natureza são transportados por mar nas próprias embarcações dos compradores á seus armazéns, ou baldeados nos navios á carga, e se alguns destes gêneros, como o assucar é exposto a retalho, elle é conduzido em costas de animaes dos engenhos aquém do rio Salgado. (Relatorio do Presidente Manuel Januário Bezerra de 4 de dezembro de 1878. Obras Publicas, p. 16)

Os comerciantes da Ribeira argumentam que a construção de um novo aterro é muito cara, sendo mais viável a manutenção do antigo. A Câmara replica afirmando que o local onde o antigo aterro foi construído é bastante instável, sofrendo a ação das marés diariamente, e que “tudo isto tem-se tornado um sorvedouro de dispendiosos concertos” (Relatorio do Presidente Manuel Januário Bezerra de 4 de dezembro de 1878. Obras Publicas, p. 16) com os constantes reparos. O local do novo aterro ficaria em um terreno bem mais estável, o que diminuiria os gastos com reparos, encurtaria bastante a distância e facilitaria a passagem, já que as correntezas seriam bem mais fracas. (Relatorio do Presidente Manuel Januário Bezerra de 4 de dezembro de 1878. Obras Publicas, p. 16)

Por fim, a Câmara não aceita o argumento dos comerciantes da Ribeira de que a mudança da passagem prejudicaria bastante o comércio do bairro, entendendo “que não se deve sacrificar o bem publico á interesses particulares, tanto mais que é ainda isto uma sem rasão, por quanto, ali existe a estação do fio elétrico e muito breve a da estrada de ferro á



Fig. 10 – Feira do Passo da Pátria. Cartão-postal do Início do Século XX. Mesmo após a construção da ponte férrea, a feira continuou com relativo sucesso. Na foto aparecem o telheiro e o movimento das pessoas e mercadorias. (Fonte: Giovana Paiva. De cidade A Cidade.)

¹⁷ O termo no documento refere-se aos comerciantes do interior que vinha vender seus produtos na capital. (Relatorio do Presidente Manuel Januário Bezerra de 4 de dezembro de 1878. Obras Publicas, p. 15)



Nova Cruz, sendo além disto, o porto e ancoradouro de todas as embarcações.” (Relatório do Presidente Manuel Januário Bezerra de 4 de dezembro de 1878. Obras Publicas, p. 16)

Um pouco antes do Presidente receber o parecer da Câmara Municipal, chega em suas mãos um abaixo-assinado, representando oitenta habitantes do bairro alto, pedindo pela continuação das obras do novo aterro. O Presidente Manuel Januário resolve imparcialmente a contenda continuando as duas obras. Segundo seu relatório, não se justificaria a paralisação nem do novo nem do antigo aterro, já que ambos empregariam os numerosos flagelados da seca, que nesse período migravam para a cidade em busca de sustento. Somando-se a isso, a província sairia ganhando, “sendo sempre de grande proveito publico e um elemento de progresso o augmento de boas estradas em busca de qualquer capital.” (Relatório do Presidente Manuel Januário Bezerra de 4 de dezembro de 1878. Obras Publicas, p. 17)

Os melhoramentos do Passo continuam durante todo o final do século XIX, e até o início do século XX o telheiro e o cais continuavam com considerável movimentação comercial, de acordo com fotografias desse período. (Fig. 10)

1.3.2. O Aterro do Salgado (*Comércio de Exportação da Ribeira*)

Na política de estradas gerais do Império, havia a preocupação de integrar o Rio Grande do Norte às províncias vizinhas. Em 1847, é feita uma estrada – a estrada geral do sul – cujo intuito era alcançar a província da Paraíba, passando por São José e Goianinha (Correspondencia dos Negocios da Provincia, 13 de Fevereiro de 1847). Já aparece no plano hydro-topografico de 1847 o aterro que seria o início da estrada geral do Norte, formada por dois ramais que deveriam alcançar a cidade do Príncipe, e a cidade do Assu, respectivamente. Planejava-se estender-se o ramal do Assu até a cidade de Mossoró, de onde a estrada prosseguiria até Aracaty na província do Ceará.

O início dessa estrada, freqüentemente aludido como o Aterro do Salgado, fazia parte de um plano de integração regional entre o Rio Grande do Norte e o Ceará, por isso a abundância dos recursos, vindos exclusivamente do Governo Geral, já que a administração local não tinha recursos para bancar esse investimento.

Durante a maior parte do século XIX, o aterro do Salgado será a principal - e em alguns momentos a única - via de acesso à capital de quem vinha vender ou comprar nessa praça comercial. Na verdade era um substituto da tão desejada ponte que venceria o rio Potengi. A primeira referência aparece nos Relatórios de presidente de província e data de 1839, embora provavelmente sua existência seja bem mais remota. (Fig. 11) Foram aplica-



dos investimentos para melhoria do aterro desde 1845, até a chegada da ferrovia na década de 1880. Sua importância como única estrada de acesso à capital pode ser atestada pelo discurso do Presidente Assis Mascarenhas: “... No Município da Capital aparece como obra de maior necessidade o concerto do aterro da - Corôa, - que serve de embarque, e desembarque a tudo quanto atravessa o Rio Salgado...” (Relatório do Presidente Assis Mascarenhas de 07 de setembro de 1839, p.21-24.)

Em 1841, uma lei provincial autorizava a contratação de um empreiteiro para dar início às obras de melhoria do Aterro do Salgado. No entanto, até 1845 nenhum candidato havia se habilitado, já que o contrato não oferecia grande vantagem ao possível contratado. Nesse mesmo ano é alterado o edital de licitação, prometendo ao empreiteiro a concessão dos numerários provenientes da Passagem do Salgado durante alguns anos. Em 1846 é então firmado o contrato com Joaquim Ignacio Pereira, tendo ficado as obras sob administração da província. O empreiteiro continuaria recebendo o dinheiro proveniente da Passagem do rio Salgado até 1858, quando a presidência rescindiu o contrato, pois os serviços já não eram prestados com a devida funcionalidade.

Eram evidentes as ligações políticas e comerciais do empreiteiro com o governo local. Joaquim Ignacio Pereira, que deteve os rendimentos da “Passagem do Salgado” por quase dez anos, teria prestado serviços à Província ao distribuir por conta própria os socorros do Governo Geral para as vítimas da seca:

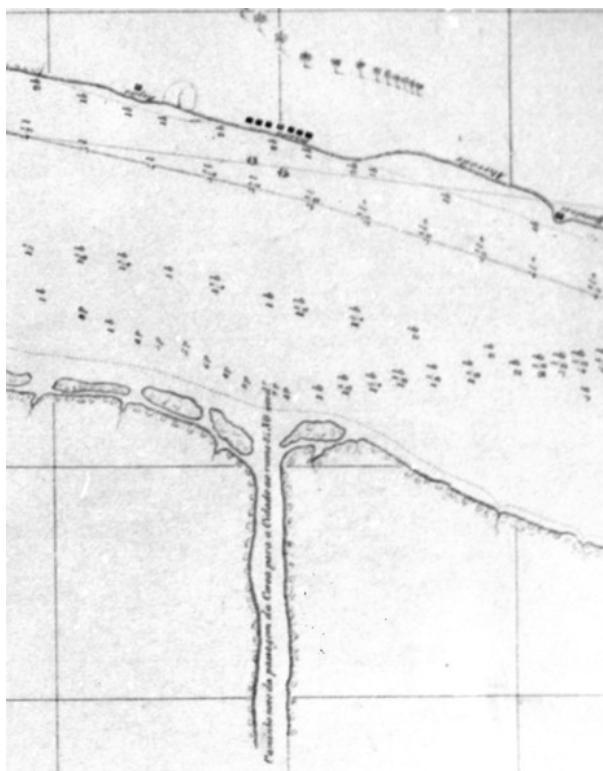


Fig. 11 – Plano Hidro-Topográfico de 1847 (Detalhe)
“Caminho novo da passagem da corôa para a Cidade”
O aterro aparece no mapa como um acesso estratégico para a Capital. (Fonte: Fundação Biblioteca Nacional)

He hum dos primeiros negociantes e proprietarios da Capital da provincia, tem prestado relevantes serviços ao estado, não só pelos seus capitais, como por outros meios, encarregado da distribuição dos socorros para esta Provincia na crise da sêca, em já comissão desempenhou gratuitamente, prestando sua caza e caixeiros também gratuitamente para o mesmo serviço; tem occupado os empregos electivos da capital; gosa de toda a reputação, e trata se com decencia. (Correspondencia da Provincia do Rio Grande do Norte, 15 de dezembro de 1848. Arquivo Nacional)

O Comerciante, já completamente inserido na rede de distribuição de socorros - que de certa forma também era sua rede de distribuição comercial - pôde lucrar sensivelmente não só com suas atividades comerciais, mas também



com os recursos destinados ao combate às secas.

O investimento inicial do Governo Geral na estrada foi de 9:000\$000 réis (Correspondência da Província do Rio Grande do Norte, 31 de dezembro de 1850). Em 1849, já havia sido feito um cais de pedra lavrada mais o telheiro, além de levantadas muralhas laterais para o início do aterro. Em 1850 são destinados 1:200\$000 réis para continuação das obras, que substituiriam a estacada de madeira dos taludes por paredes de pedra. Logo cedo o mar e as chuvas torrenciais se encarregariam de destruir os reparos, levando-se em conta que o aterro ocupava uma zona de mangue, invadida diariamente, pelos menos duas vezes, pelas águas da maré-cheia. Os reparos seriam constantes, e os numerários, destinados para tal, consideráveis. O tamanho da obra exigia muito dos cofres da província, já que se tratava de mais de 4 quilômetros de estrada em um terreno instável, longe de terra que se prestasse para aterro, o que dificultava bastante o andamento dos trabalhos. Além disso, ele deveria ter 13,2 metros de largura e de 3,3 a 4,4 metros de altura, de modo que ficasse 1,1 metros acima da maré mais alta. Estariam prontos 1,1 quilômetros em 1851 e apenas 440 metros em estado de trânsito pleno.

Em 1853, a cota destinada ao aterro esgota-se, o Governo Geral envia 6:000\$000 réis para prosseguimento das obras. Dessa vez a presidência altera alguns pontos da obra, diminuindo a altura do aterro e aumentando a largura dos muros de contenção, o que demonstra a falta de pessoal especializado para o andamento do serviço. Os planos e plantas levantados pelo Tenente de Engenheiros Manoel da Silva Pereira em 1846 não seriam revistos durante essas alterações.

A obra continua por arrematação. As 360 braças (792m) além do “grande arrombado” deveriam ser construídas de modo que excedessem em dois palmos e meio (55cm) a maior maré. As rampas laterais deveriam ser guarnecidas de grama. O Presidente altera o contrato, pois antes era exigido que o aterro ficasse cinco palmos (1,10m) acima da maré alta, mas ele julga suficientes 2 palmos e meio (55cm). Também manda fazer duas valas paralelas ao aterro para que as águas não o derrubem. Aumenta a largura das bases das rampas de contenção do aterro de meia braça (1,10m) para uma braça (2,2m), para diminuir o ângulo das rampas.

Em 1855, a obra é arrematada em duas partes. A primeira, medindo 1210 braças (2,7km), tinha nesse trecho 850 braças (1,8km) de aterro em toda a largura da estrada, mas ainda sem a altura conveniente; 110 braças (242m) já estariam concluídas, dos serviços feitos pela administração da província. O arrematante dessa seção encarregou-se de concluir os serviços propostos, além de reparar os estragos provocados pela maré e aterrar mais



88 braças (193m). A segunda parte, medindo 410 braças (902m) de aterro, é contratada pelo valor de 4:700\$000 réis, e deveria ficar pronta até maio de 1856. Destas 410 braças, 200 (440m) já estariam aterradas e a maior parte de seus taludes já guarnecidos por grama.

Os trabalhos da primeira parte da estrada seriam aceitos pela presidência da província em 1857, os da segunda parte em 1858. Segundo Relatório do Presidente Costa Doria, a decisão por dividir a obra em duas partes não foi atitude lúcida, já que “sendo entregue por lanços, na conclusa'o do ultimo estava quase perdido o serviço dos primeiros.” (Relatorio do Presidente Costa Doria de 19 de maio de 1858, p.12)

Em 1859, a obra encontrava-se em mal estado. Tinha um grande número de escavações em toda a superfície por efeito das marés e chuvas. Em um dos pontos, sofreu um arrombamento de 65 palmos de comprimento e 18 de profundidade, com a água passando de um lado para o outro. No ano seguinte, são liberados 4:500\$000 réis para contratação de arrematante. Este deveria fazer os reparos necessários e construir uma ponte no local arrombado. Devido aos recursos escassos da província, decide-se substituir provisoriamente os muros de pedra por estacas de madeira para conservação da terra do aterro.

Em 1865, é chamado novo arrematante para consertos no aterro, dessa vez é despendida a quantia de 5:763\$934 réis. O novo empreiteiro não concluiria as obras, deixando feitos apenas a casa da Corôa, os reparos da ponte e uma pequena parte do aterro, da ponte para Aldeia Velha, segundo parecer do Engenheiro da Província “soffrivelmente feita.” O fiador do arrematante até 1867 não daria início às obras, devido ao início da estação chuvosa. Em 1870, o aterro precisaria de novos reparos. Um novo arrematante é contratado, sendo destinados para a obra 5:064\$000 réis.

Vê-se, pelas quantias destinadas ao aterro e reparos feitos nele durante mais de três décadas ao aterro, que este era a única saída viável para ligar a capital com o interior, pois uma ponte de frente para a capital era um projeto totalmente fora da realidade dos cofres provinciais. Apesar da historiografia sobre o Rio Grande do Norte falar dessa área apenas com a chegada da Estrada de Ferro Central no início do século XX, ela estava em plena ebulição comercial desde os primórdios do século XIX. Inicialmente ligando os municípios de Extremoz e São Gonçalo, essa estrada estender-se-ia para todo o interior da província, sendo a única via terrestre de ligação do norte com a capital:

...esta é uma das primeiras obras da Provincia reclamada pela commo-
didade dos povos, pela conservação e o augmento de seu commercio. He
uma porção de estrada [o aterro do salgado], que abrange a maxima par-
te de suas communicações: as Villas de São Gonçalo, Extremoz, Tou-
ros, Apodi, e Port'alegre, e as Cidades do Assú, e Maioridade, por ella
mandam os generos de sua producção, para serem vendidos no merca-



do desta Capital. (Falla do Presidente Joaquim Siqueira de 07 de setembro de 1848, p. 11.)

O aterro não era a saída esperada para resolução do problema do isolamento da capital, tanto que várias vezes cogitou-se a construção de uma ponte que atravessasse o rio. A luta da técnica e da razão contra a natureza do terreno, influenciada pelo regime das marés do rio será constante, sendo visível no local o contraste violento entre esses princípios, um aterro reto, linear e pretensamente estável no meio de um terreno naturalmente instável e dominado pela força destruidora das águas do rio. (Figs. 12, 13 e 14).



Fig. 12 – Aterro do Salgado, com vista para o sul da cidade. Foto: Leandro Renovato.



Fig. 13 – Taludes do Aterro. A inclinação da estrutura, para uma contenção mais eficiente da terra, é de cerca de 30 °. Foto: Leandro Renovato.



Fig. 14 – Trecho do aterro arrebetado, mostrando o perfil da estrutura. Há sobreposições de diferentes tipos de terra, sustentadas pelos muros de pedra. Foto: Leandro Renovato.

O porto do Passo da Pátria, juntamente com a manutenção do Aterro do Salgado contava com o rio como um aliado no processo de fortalecimento comercial da cidade do Natal. Ao mesmo tempo que era um obstáculo, servia também, e contraditoriamente, como um elo de ligação com o restante da província. Até então o papel de Natal como capital não é questionado, mas sim reforçado através do comércio via rio.

Entretanto, um novo personagem surgiria para utilizar a seu favor as possibilidades que os meios naturais ofereciam. Outro comerciante, com interesses muito particulares, atrairia boa parte dos fluxos para dois novos pontos comerciais na região, estruturados a partir do transporte fluvial: A cidade de Macaíba e o porto de Guarapes.

CAPÍTULO 2 – O RIO COMO ALIADO DO COMÉRCIO PRIVADO

Neste capítulo analisaremos o surgimento de uma nova lógica na rede de transportes, mediante o surgimento de entrepostos que utilizavam o rio como aliado. Nascidos a partir da necessidade de escoamento da produção da província e da iniciativa do comércio privado, esses novos núcleos urbanos e entrepostos canalizaram o movimento comercial para outra área do rio, o que veio a enfraquecer mais ainda a centralidade da capital. Nesse contexto, e no fervor das primeiras concessões ferroviárias, a perenidade da localização da capital será abalada, e um projeto de mudança será proposto.

2.1. Uma ponte para o Salgado: o florescimento da cidade de Macaíba

A primeira proposta de integração da cidade com o interior foi de uma ponte ligando Natal à margem esquerda do rio Salgado. Em 1837, o Presidente Silva Lisboa propõe a construção de uma ponte na localidade de Peixe-Boi,¹⁸ juntamente com a construção de um conjunto de estradas que se dirigissem às fronteiras das províncias vizinhas, para evitar o desvio da produção dessas áreas para o Ceará e Paraíba. Neste ano, é autorizada por lei a construção da ponte nessa localidade, situada a 26 quilômetros da capital, rio acima. A largura do rio impedia a construção de uma ponte ao lado de Natal, pois excederia a capacidade financeira dos cofres provinciais.

A lei previa a fixação de editais de licitação para formação de uma Companhia, nacional ou estrangeira, que construísse a ponte Peixe-Boi; caso não aparecessem interessados, a província deveria construí-la por subscrição voluntária. No entanto, durante 12 anos a lei fica só no papel, apesar das tentativas dos presidentes de sensibilizar a iniciativa privada. Em 1846, o Presidente Moraes Sarmiento chega a reunir em sua residência as “pessoas mais notáveis” de Natal e da Vila de São Gonçalo para falar dos benefícios da ponte para a província. Apesar de terem recebido bem os argumentos do presidente, ninguém tomou iniciativa alguma para executar a obra.

¹⁸ O local descrito nos relatórios fica na parte mais estreita do rio Potengi, perto de Guarapes. No bairro de Guarapes o nome desta localidade ficou preservado na Travessa Peixe-Boi que margeia o rio.



Em 1849, desiste-se de construir a ponte no local, começando-se a considerar a hipótese de direcionar os investimentos no melhoramento do Aterro do Salgado, já que este era de fato a única via de ligação da Capital com o interior. Em 1854, conjectura-se fazer a ponte do Potengi aproveitando o aterro, mas como as verbas da província não são suficientes, o presidente recomenda que se melhore a passagem do aterro, feita por canoas que constantemente atrasavam:

... na impossibilidade de fazer uma ponte, poder-se-ia talvez melhor a passagem, substituindo a canôa actual por uma balsa formada sobre barcas, e movida por meio de cabos ou correntes fixas nas margens. A ser praticavel esta idéa, não obstante a grande largura do rio, parece-me uma das obras dignas de vossa atenção. (Falla do Presidente Bernardo de Passos de 04 de julho de 1854. p. 9)

Como forma de atenuar o estado de isolamento de Natal, inicia-se a construção de uma ponte em Macaíba, “onde existe um povoado que vai em progressivo augmento.” (Exposição do Vice-Presidente Rapôzo da Camara de 13 de junho de 1858. p. 16) São despendidos 1:000\$000 réis para a obra e os empreiteiros foram Coronel Estevão José Barboza de Moura e Major Fabrício Gomes Pedrosa, a cada um cabendo a responsabilidade de construir metade da ponte. Não por acaso Fabrício Gomes Pedrosa foi um dos empreiteiros desta obra. Como principal responsável pelo desenvolvimento da praça comercial da Macaíba, a construção de uma ponte no local logo se reverteria em benefícios para seus armazéns. O primeiro empreiteiro entrega sua parte dentro do prazo, mas Fabrício Pedrosa pede dispensa, assumindo em seu lugar o Major Manoel Modesto Pereira, que recebe 1:500\$000 para concluir a obra. (Fig. 15)

Até 1870 a ponte da Macaíba recebe investimentos para reparos, aumentando em muito a importância da localidade como centro comercial. Como um dos principais pontos de convergência das estradas comerciais do interior, Macaíba fixou-se como importante feira, abastecendo as povoações circunvizinhas, inclusive a capital. (Fig. 16) Isso enfraqueceria o comércio interno de Natal, pois os gêneros alimentícios iam diretamente para a praça da Macaíba, muito melhor localizada e com uma infra-estrutura de armazenagem razoável. Em 1871, com auxílio do engenheiro então contratado pela província, o rio Jundiá seria retificado, pois tinha “algumas pequenas voltas, e em seu leito, pedras que dificultam e as vezes impedem a passagem das barcaças e lanchas.” A obra tem como contatados alguns comerciantes da cidade, Francisco Clementino de Vasconcellos Chaves, Amaro Barreto d’Albuquerque Maranhão e João Juvenal Barbosa Tinoco, recebendo para tanto um conto de réis. Seriam ainda empregados retirantes em 1878, para canalizarem o rio e melhorarem o porto da cidade.



Fig. 15 – Restos da antiga ponte de Macaíba, destruída em inundação do rio Jundi a na década de 1950. Ao fundo, os armazéns construídos por Fabricio Gomes Pedrosa. Fonte: Acervo Anderson Tavares.

Por volta da década de 1860, desenvolveu-se outro entreposto, concorrendo com o de Macaíba. No povoado de Utinga surgiu uma concorrid ssima feira que

prosperou, principalmente, devido ao menor preço dos produtos expostos   venda, pela facilidade que os fereiros (sic) encontravam na obten o de boas pastagens e maior segurança dos animais cargueiros. Por outro lado, os habitantes da povoa o facilitavam a alimenta o aos feirantes, a preços convidativos. (SOUZA, 1975, p. 26)

Segundo depoimento de Eloy de Souza, tal feira acabou por um desentendimento entre um religioso e os principais homens de Utinga. Frei Serafim excomungou uma gameleira que servia de abrigo a grande número de feirantes, uma "gente profundamente religiosa" (SOUZA, 1975, p. 26) que desde então passou a evitar o abrigo. Os produtos que chegavam   praça da capital eram extremamente caros, pois j   passavam pelos comerciantes das povoa es, que os revendiam em Natal a preços exorbitantes. N  o raro os habitantes da capital iam diretamente às feiras de Macaíba e de Utinga para comprar seus gêneros, ao invés de compr  -los na feira do Passo da P  tria.

Vale salientar que as feiras constituíam-se então um elemento importante na constru o da imagem da cidade. Era inadmissível que essas povoa es tivessem um comércio mais din  mico que o da capital. Isso afetava visivelmente a vaidade da administra o provincial e em 1861 chega-se a conjeturar a extin o dessas feiras:



Fig. 16 – Feira de Macaíba por volta de 1912. Fonte: Arquivo Nacional.

“A's feiras mais proximas da capital concorrem individuos que compram generos por um preço modico para virem vendê-os ao mercado com excessivo lucro. Para acabar com esta especie de monopolio dos chamados atravessadores, ao qual se attribue a carestia sempre crescente dos generos alimenticios, tem-se indicado como necessaria a extinção das feiras, principalmente as que ficam a mais curta distancia da cidade, como as de Utínga e Macahiba.” (Relatorio do Presidente Figueiredo Junior de 06 de abril de 1861. Feiras. Não paginado)

Outra tentativa de construção de uma ponte do Aterro do Salgado para Natal aconteceu em 1859. O presidente pede ao Coronel do Imperial Corpo de Engenheiros, Dr. Ricardo José Gomes Jardim, o orçamento de uma ponte feita sobre esteios de madeira, de frente à Ribeira. O valor ficava em 132:810\$000 réis. Esse empreendimento não é levado à frente, já que essas despesas excediam em muito a capacidade da Província, sugerindo o presidente a participação do Governo Imperial com recursos. Em 1871, uma lei autoriza a província a contrair um empréstimo com juros de 6 até 8 por cento por ano para construção dessa ponte, sendo o valor convertido em dívida pública, amortizável em dez anos. A despesa da ponte foi orçada em 350:000\$000, onerando ao cofre provincial aproximadamente 40:000\$00 por ano. A presidência receia contrair tal empréstimo sem que haja auxílio do Governo Imperial.

O desejo de ter uma ponte ao lado da capital acaba por não se concretizar. Mesmo com a construção da ponte de Macaíba efetuada, os efeitos provenientes da empreitada



acabam por enfraquecer mais ainda o comércio da capital. Quase no mesmo período, o comerciante responsável pela afirmação da cidade como importante entreposto comercial buscava outro local para estabelecer a maior casa comercial de exportação e importação da província. Motivado também por desentendimentos com os poderes locais da cidade, Fabrício Gomes Pedrosa se estabelece nas proximidades da curva do Peixe-Boi, tendo mais uma vez o rio Potengi como um aliado para o sucesso de sua empreitada. (Fig.23)

2.2. O Porto de Guarapes

Em 1859, o Presidente Nunes Gonçalves, em um longo trecho de seu Relatório, analisa a situação da capital e as causas de sua pobreza e decadência, e faz a primeira referência a Guarapes. Segundo o Presidente, a construção de uma ponte atravessando o rio Salgado não solucionaria totalmente o isolamento da capital. O Sul e o Leste da Província continuariam isolados da capital e os recursos destinados não compensariam o investimento, já que parte da produção continuaria desviando-se para a Paraíba e outros portos clandestinos ao sul. Guarapes, fora do cinturão de areia que circundava a Capital e com pleno acesso ao interior, era a localidade perfeita para receber investimentos do Governo da Província:

Duas leguas ao Sul da Capital, á margem direita do mesmo rio, que a banha, no lugar denominado Guarapes, observa-se, como não vos é estranho, um pequeno povoado, que, pelas favoráveis disposições em que se acha, pode ter um rápido crescimento, a ser por qualquer modo animado. Extremado ao Norte e ao Sul por dous pequenos rios de excelente agoa potavel, já fora do alcance dos morros, com bellas vias de communição para varios pontos, entre outros, a Cidade de S. José, donde dista apenas 6 legoas, reunido as precisas condições de salubridade e fertilidade do terreno, pode brevemente constituir-se um *ponto commercial intermediario desta Cidade a todo o interior da provincia*, e em uma epocha talvez não muito remota ser para ali transferida a sède da capital, visto ainda o grande favor que lhe assiste de um ancoradouro quase tão extenso e profundo, como o que aqui se oferece aos navios de maior lo-tação. [grifos nossos] (Relatorio do Presidente Nunes Gonçalves de 14 de Fevereiro de 1859. p. 16-18)

Logo o Major Fabrício Gomes Pedrosa entraria em cena como hábil político, canalizando para Guarapes grande parte dos investimentos da Província. Não à toa, pede dispensa da construção da Ponte de Macaíba, praça comercial também fundada por ele, já que seus investimentos agora se destinariam unicamente para Guarapes, levando para lá também muitos dos comerciantes de Macaíba. A primeira iniciativa da Província seria a autorização da fundação de uma feira, que teve êxito logo na primeira vez:

O prestante cidadão Major Fabricio Gomes Pedrosa [...] ofereceo-se á Presidencia para ser o fundador de uma feira naquelle lugar, transferin-



do para ali os seus crescidos fundos commerciaes e os de alguns de seus amigos, que generosamente o acompanhão, e dado logo maior impulso á edificação e outros melhoramentos materiaes. Esta idéa, sendo por mim aceita e vivamente applaudida, foi promptamente posta em execução, e comparecendo pessoalmente para assistir á primeira feira, que teve lugar no dia 6 do corrente, observei com plena satisfação um incalculável concurso do povo que affluio para solemnizar aquelle acto de inauguração. (Relatorio do Presidente Nunes Gonçalves de 14 de Fevereiro de 185, p. 16-18)

O Presidente confirma o potencial da localidade como um poderoso entreposto comercial, procurando integrar essa localidade à capital e melhorar as estradas interioranas que afluíam para lá. A construção de uma estrada que cortasse a serra do Coité, alcançando os limites da província, permitiria o acesso aos sertões do Ceará, Paraíba e Pernambuco e melhoraria consideravelmente o trânsito para Guarapes. Também estava prevista a construção de uma ponte sobre o rio Potengi, em frente ao entreposto que, segundo o Presidente, seria “acabada com a quarta parte das despesas orçadas para a ponte projectada em frente desta Cidade, seja pela maior proximidade, em que se encontram os materiaes precisos, seja pela considerável diminuição na largura do mesmo rio.” (Relatorio do Presidente Nunes Gonçalves de 14 de Fevereiro de 1859, p. 16-18)

Estaria então montado o plano geral de melhoramento do porto de Guarapes e de sua integração à capital. Nos próximos anos, Guarapes receberia investimentos maciços da Província, criando-se assim uma via auxiliar de integração da capital com o interior:

Completo o systema de viabilidade com a estrada que segue para a Cidade de São José e pontos posteriores, não pode ser duvidoso o progresso da nova povoação e, ou seja ella um intermediário auxiliar da Capital, ou tenha de atrahir a sède desta, acredito que com taes melhoramentos se tem em grande parte resolvido o problema do engrandecimento da provincia. (Relatorio do Presidente Nunes Gonçalves de 14 de Fevereiro de 1859, p. 16-18)

Já em 1859, seria iniciada a primeira parte da estrada de Coité. Esse trecho ligaria a cidade de São José a Guarapes, sendo investidos 3:500\$000 réis. Também foi construído um aterro, que seria o início da ponte sobre o rio Salgado. Para essa obra, seriam aplicados 7:000\$000 réis. O empreiteiro das duas obras era Francisco Gomes de Araújo Pedrosa. (Fig. 17, 18 e 19)

Em 1860, é iniciada a construção de uma estrada ligando o Baldo, que então ficava nos arrabaldes da capital, a Guarapes. A via deveria “percorrer uma chapada livre de areias até o Morro Grande, (...) e dahi, aperfeiçoando-se a estrada actual, vá procurar o valle de Guarapes.” (Relatorio do Presidente Oliveira Junqueira de 15 de fevereiro de 1860, Estrada do Baldo a' Guarapes) O empreiteiro da obra era o Coronel Estevão Moura, que no ano



anterior estava associado com Fabrício Gomes Pedrosa na construção da Ponte de Macaíba. Ele deveria construir uma estrada com 30 palmos de largura, recebendo da província para isso 4:400\$000 réis. Dessa forma, seria melhorada a situação de Natal, que teria livre acesso a Guarapes e, em conseqüência, ao sul da província, “sem passar pelos grandes areiaes, que percorre presentemente, e que desanimam a vontade mais decidida de visitar esta capital, a que sómente vem o individuo, que tem grande negocio á tratar.” (Relatorio do Presidente Oliveira Junqueira de 15 de fevereiro de 1860, Estrada do Baldo a' Guarapes)



Fig. 17 – Muro do Atracadouro do Porto de Guarapes. Foto: Cláudia Lago.



Fig. 18 - Escadaria de Acesso ao Porto de Guarapes. Foto: Cláudia Lago.



Fig. 19 – Restos do Piso do Aterro de Guarapes. Foto: Cláudia Lago.

O Presidente Oliveira Junqueira chega a questionar quantias tão altas, destinadas a um lugar “que não tem condições para vir a ser uma cidade”, portanto não mereceria da província um sacrifício de quase quarenta contos de réis. No entanto, as obras continuam e o Presidente Figueiredo Junior, em 1861, reafirma a importância do aterro que, no futuro, seria outra ponte ligando a capital ao norte da província: “A ponte alli projectada não seria inutil, ainda mesmo existindo uma outra nesta capital [a de Macaíba], pois em todo o caso há vantagem em facilitar o transito para diversas direcções.” (Relatorio do Presidente Figueiredo Junior de 06 de abril de 1861, Aterro de Guarapes, não paginado)

No discurso do Presidente Leão Veloso, de 1862, Guarapes aparece mais uma vez como importante entreposto comercial - não mais como a provável nova capital - que transferiria para a Cidade do Natal a movimentação comercial dispersa no interior:

...por minha parte não vejo que a provincia tenha outra localidade mais apropriada a ser o centro de suas relações officiaes do que esta [Natal], assim como não vejo que esta cidade tenha de soffrer com o desenvolvimento de Guarapes como ponto commercial, ao contrario d'alli não se pode esperar que lhe venha senão elementos de prosperidade. (Relatorio do Presidente Leão Velloso de 16 de fevereiro de 1862. p. 48-49)

O porto de Guarapes teria uma participação efetiva no ano seguinte como importante praça comercial importadora e exportadora da província. No entanto, as obras do cais e do aterro de Guarapes param em 1863, pois consumiam muitos recursos do governo, cujo contrato com os empreiteiros estava sob sua administração. Paradoxalmente, também



contribuiu para isso a concorrência comercial de Guarapes. Ao contrário do que se previa, a praça comercial da capital enfraquece ainda mais com os investimentos, já que agora todo fluxo de comércio ia diretamente para Macaíba e Guarapes: “O commercio desta capital, que tem ultimamente fugido para os portos de Guarapes e Macahiba, cada dia se reduz á mais simples expressão.” (Relatorio do Presidente Silvino Carneiro da Cunha de 05 de outubro de 1870, p. 25) Mesmo depois do fechamento da casa comercial de Guarapes em 1872, o local continuaria a ser considerado como o provável sítio da nova sede da província, devido a sua localização estratégica, reunindo várias facilidades de comunicação, tanto terrestres como fluviais. Isso será discutido no próximo item, quando o papel de Natal como capital chegou a ser questionado.

2.3. A crise de Natal como centro

2.3.1. Mudanças de Capitais no Brasil durante o século XIX

A Lei de 12 de agosto de 1834, que cria as Assembléias Provinciais no Brasil, indica uma possível crise geral da primitiva geografia do território colonial, que repercutia também sobre a localização original das capitais fundadas antes do período de emancipação. Era necessário reformular o território de uma maneira geral e o primeiro item do décimo artigo desta lei, que fala sobre as responsabilidades de legislação das assembléias, é bem indicativo disto:

Art. 10º - Compete as mesmas assembléas legislar:

§ 1º. – Sôbre a divisão civil, judiciária e eclesiástica da respectiva província, e mesmo sôbre a mudança da sua capital para o logar que mais convier. (Apud: CASCUDO, 1972, p. 94.)

As províncias agora teriam liberdade de escolher o local mais propício para suas capitais, não dependendo mais de uma estrutura centralizadora e distante para definir isso. As primeiras cidades fundadas no Brasil obedeciam principalmente aos interesses militares da coroa portuguesa e os sítios originais desses povoados começavam a revelarem-se inadequados para as novas necessidades das províncias emancipadas. No início do século XX, o historiador João Ribeiro assim descreveria esse processo:

As primeiras cidades do Brasil começam pelos morros e só tarde descem á planície e nunca se formam á borda do mar, e mesmo nos rios, só nos lugares onde não chega o navio de longo curso – essa prudência dos fundadores do século XVI e no seguinte, que foram uma luta interrompida pela posse da terra. Assim fundaram-se S. Cristóvão, Olinda, S. Vicente, longe-perto do oceano, Baía e Rio (Morro do Castelo) nas eminências; cidades á boca do oceano como Fortaleza, Maceió, Desterro, Aracaju, etc. são recentíssimas. (RIBEIRO, História do Brasil: Curso Superior, apud: CALAZANS, 1940, p. 42)



As administrações locais não ignoraram essa flexibilização. Durante o século XIX, fomentaram-se nas províncias algumas discussões, projetos e até mesmo algumas mudanças de capital. Em Alagoas, a capital muda da cidade de Alagoas para Maceió em 1839, em Sergipe, a capital muda de São Cristovão para Aracaju em 1855 e no Piauí, de Oeiras para Teresina em 1857. Os motivos eram basicamente os mesmos: solucionar dificuldades de transporte ocasionados pela localização primitiva das cidades coloniais. As capitais descem para os alagadiços à margem dos principais rios em busca dos melhores portos. (CALAZANS, 1940, p. 44)

Nem sempre essas capitais fundadas na primeira metade do século XIX foram rigorosamente planejadas, embora fossem bem mais regulares que os antigos centros coloniais. Em Aracaju, por exemplo, o desenho da cidade constava de 32 quadras de 110 m x 110 m cada uma, com malha viária ortogonal, em traçado de tabuleiro de xadrez. Embora alguns autores propaguem a idéia de que o plano de Aracaju fora concebido a partir de planos urbanísticos de vanguarda na época, este traçado foi escolhido muito mais em função da facilidade com que as ruas podiam ser demarcadas no terreno. Havia, na verdade, uma “pressa” de consumir a capital, já que existia ainda o perigo de a mudança não ser aprovada pela corte. A urgência fez com que outros planos fossem rejeitados, como uma proposta de esquinas circulares, com ruas mais largas e quadras menores. Ela foi deixada de lado pela comissão de engenheiros responsáveis pela transferência, pois teriam que se destruir várias casas que já estavam prontas e outras que já estavam por construir. (LOUREIRO, 1983, p. 8)

Essas transferências suscitavam debates calorosos e nem sempre aconteciam de maneira pacífica. Os poderes locais das antigas capitais quase nunca concordavam com a proposta, sendo necessário o apoio do governo imperial, que enviava forças militares para garantir a ordem na província.

Na segunda metade do século XIX, as províncias da Bahia e Rio Grande do Norte também tiveram projetos de mudanças de capital, que foram discutidos, estudados e seriamente considerados.

No caso da Bahia, a integração geográfica e política da província também pesaria na discussão. Na década de 1860 é pensada uma interiorização da capital, chega-se mesmo a formar uma comissão de estudos, chefiada pelo engenheiro João Carlos Greenhalgh, que indicaria o lugar Cascavel para a nova sede da província. Entre os fatores que pesaram na escolha, estava a proximidade das lavras de diamante, então em plena ascensão na economia da província. (MORAES, 2001, p. 37)



Outros fatores entrariam em pauta, como a própria estrutura interna das cidades coloniais, que traduziam um passado a ser esquecido com a independência do Brasil: ruas estreitas, sinuosas e mal asseadas. Essa discussão seria reforçada mais ainda após a proclamação da república, associando a cidade colonial a um organismo insalubre e representante de um passado mal visto pelos republicanos.

Cabe ressaltar, finalmente, que a discussão sobre a mudança de capitais se insere num debate mais amplo que tinha a ver com a organização político-administrativa e territorial das províncias do novo país, debate presente desde a primeira metade do século XIX no Rio Grande do Norte. A lei imperial de 20 de outubro de 1823, por exemplo, ordenava, entre outras coisas, a instalação de uma Comissão de Estatística, que teria por objetivo organizar um plano para a divisão das províncias em varas judiciais, freguesias, povoações, vilas e cidades. Tratava-se, de fato, de uma (re)organização territorial que passava não somente pelo estabelecimento ou mudança de capitais, mas também pela definição, elevação ou mudança do status político-administrativo das aglomerações. Esse debate foi intenso também no Rio Grande do Norte. (TEIXEIRA, 2002)

2.3.2. A centralidade posta em cheque: discussões sobre a mudança da Capital no Rio Grande do Norte

Medeiros Filho (1981:64-65), citando documentos holandeses, demonstra que, já durante o período holandês (1633-1654), houve uma transferência da capital da capitania do Rio Grande. Os documentos comprovam que as autoridades batavas demonstravam essa intenção a partir de 1638. Em 1646, essa transferência já havia sido realizada, segundo as mesmas fontes documentais. A capital da capitania do Rio Grande fora transferida para uma localidade às margens do Potengi. Segundo Medeiros Filho, ela se localizava no atual município de Macaíba, e foi ela que recebeu o nome de Amsterdã. Não se sabe exatamente a razão da transferência. Mas a extrema precariedade de Natal, agravada pela ocupação, pode ter contribuído para essa decisão. De qualquer forma, a mudança estava mais relacionada, ao que parece, a questões de ordem militar¹⁹, e não tanto de ordenação do território por questões de natureza comercial ou de reforço da capital existente. Essa mudança parece ter sido um acontecimento efêmero, sem maiores conseqüências, tendo em vista que a nova capital não deixou, pelo que se tem conhecimento, quaisquer vestígios materiais de sua existência. A referência é importante, contudo, porque mostra a natureza específica das

¹⁹ Os holandeses destruíram Olinda em 1631 e se estabeleceram em Recife por razões militares. (MELLO, 1987: 52-53).



motivações com os projetos de mudança de capitais no século XIX, bem diferentes das que ocorrem no caso ora citado.

A primeira proposta de mudança de capital acontecida na província do Rio Grande do Norte aconteceu em 1855. A cidade candidata à nova sede política era São José de Mipibu, que havia adquirido certo desenvolvimento econômico e por isso uma representação política proeminente na assembléia provincial. Durante a ascensão do açúcar no litoral do Rio Grande do Norte, o município era uma das zonas açucareiras mais produtivas dessa cultura. No biênio de 1854-1855 da assembléia legislativa provincial, o município foi representado por pelo menos dois deputados: Antônio Basílio Ribeiro Dantas e José Seabra de Melo. O primeiro já havia presidido a câmara municipal de São José de 1841 a 1845 e tornar-se-ia vice-presidente da província em 1860. Sua família possuía boa quantidade de terras na região. O segundo foi responsável por um projeto, em 17 de Julho de 1855, que mudaria a capital da Província para a cidade de São José que passaria a se denominar Cidade do Mipibu. (CASCUDO, 1955, p. 330) Não se acharam maiores referências a esse projeto de lei, o que leva a crer que ele não teve maiores desdobramentos.

Três anos depois, após o surgimento do entreposto de Guarapes, esse debate é retomado e a mudança seriamente considerada. A princípio não havia recursos para a mudança e acabou-se por investir em Guarapes como um entreposto que poderia vir a ser ou não no futuro – dependendo do ponto de vista do administrador e suas alianças políticas – a nova capital da província.

Em 1861, o presidente Figueiredo Junior se posiciona contra a mudança da sede administrativa, por acreditar que não havia porto em condições mais favoráveis que o de Natal. O presidente Luiz Barbosa da Silva, em 1867, coloca em pauta mais uma vez a localização primitiva da cidade como um entrave para o desenvolvimento da província. O presidente Silvino Carneiro da Cunha descartaria essa hipótese em 1870, mas seria retomada dois anos depois, em um contexto bem diverso. O presidente via na lei que autorizava a construção de uma ferrovia ligando Natal a Ceará-Mirim e uma ponte de ferro no “Rifoles” a saída para o estado de isolamento da cidade.

Embora esta primeira parte seja dedicada aos caminhos de água, será preciso introduzir a discussão sobre a chegada da linha de ferro, objeto da segunda parte do trabalho, uma vez que, como o rio, a estrada de ferro também se relaciona ao projeto não realizado de mudança da capital.

Na década de 1870, em um contexto nacional extremamente favorável para a construção de ferrovias, essa e várias outras leis são aprovadas, concedendo privilégios de cons-



trução de estradas de ferro na província. Em 26 de novembro de 1870, a Lei nº 630 autoriza o Presidente a contratar com o engenheiro João Carlos Greenhalg e major Afonso de Paula de Albuquerque Maranhão a construção de um tramway, ou estrada de ferro, entre Natal e o vale do Ceará-Mirim, passando por São Gonçalo. Em 14 de dezembro do mesmo ano, é autorizada a contratação com os engenheiros Luís José da Silva e João Carlos Greenhalgh, para uma estrada de ferro ligando a cidade de Mossóro ao porto de navios mais conveniente no rio que banha a cidade. Em 1873, é proposto pelo engenheiro Cícero Pontes uma estrada de ferro ligando o porto de Guarapes a Nova Cruz, e em 6 de agosto do mesmo ano é autorizado pela lei nº 682 um contrato para uma estrada de ferro que partisse da capital, ou outro ponto mais conveniente, para Nova Cruz, e outro ramal que partisse da cidade de São José de Mipibu para os sertões do Seridó ou Maioridade. Pela lei nº 742, de 26 de agosto de 1875, é autorizado um contrato com Joan Ulrich Graff para a construção de uma estrada de ferro que partisse da cidade de Mossoró em direção aos limites da província, tocando os municípios de Apodi e Paus dos Ferros. (CASCUDO, 1972, p. 15-16)

Dentre essas concessões, somente o trajeto de Natal a Nova Cruz seria levado adiante nos anos seguintes, mas a primeira concessão, que previa a ligação de Natal ao vale do Ceará-Mirim, geraria polêmica nos poderes locais da província a respeito de uma provável mudança de capital.

Cabe aqui esclarecer que essa ferrovia integrava a capital à região mais próspera e produtiva da província, e ela fazia parte de um conjunto de ações que tencionavam melhorar e modernizar a produção e o escoamento do vale do Ceará-Mirim. Desde 1866 já se faziam estudos e obras para canalização do rio Ceará-Mirim, que periodicamente alterava seu regime de vazão, inundando as terras do vale e acarretando grandes prejuízos para os agricultores do vale. Nesse ano o Ceará-Mirim contava com 50 engenhos de açúcar e algumas lavouras de algodão, mas apenas uma quarta parte da extensão do vale era aproveitada, devido ao restante das terras estarem constantemente encharcadas pelas águas do rio. (Relatório do Presidente da Província Luiz Barbosa da Silva, 1867, p. 37-39).

Apontada como a região responsável por pelo menos 60% da arrecadação da província, a canalização do rio Ceará-Mirim começa a ser vista como apenas uma parte de um grande plano de melhoramentos para a área, sendo a grande salvação para as limitadas verbas do tesouro provincial. Beneficiando os produtores da região e os cofres da província, seria indispensável, juntamente com a canalização do rio e um estudo minucioso do solo do vale, a construção de “uma linha ferrea que o ligasse à capital, e á mercê da qual os seus productos á ella viessem ter, indo-lhe por aquelle mesmo conducto o carvão de pedra de



que tanto carecem as machinas, já tão applicadas alli na fabricação do assucar, e cuja alimentação começa a encontrar obstaculos na escassez de outro combustivel.” (Relatorio do Presidente Pedro de Barros Calvalcante de Albuquerque, Melhoramento do Ceará-Mirim, 1870, p. 15-16)

A lei provincial que concedia o privilégio de construção da estrada ao engenheiro civil João Carlos Greenhalgh e ao Marjor Affonso de Paula Albuquerque Maranhão, também incluía a construção de uma ponte de ferro sobre colunas de ferro fundido, de sistema misto, que daria acesso não somente aos trilhos da estrada, como também ao trânsito público de cidadãos e mercadorias para a capital. A parte principal da ponte, por onde passaria a linha férrea, seria ladeada por duas passarelas de cerca de dois metros cada, para esse fim.

A princípio, a estrada e a ponte foram vistas como a grande saída para o estado de penúria dos cofres provinciais e uma via que implementaria o transporte para Natal, tornando seu comércio forte e seu aspecto condizente com seu foros de capital. No entanto, a pressuposta perenidade da capital da província em Natal seria posta em cheque, visto que a construção da via férrea obedecia a rígidos preceitos técnicos, bem diferentes da relativa adaptabilidade dos tradicionais caminhos de terra feitos até então. Havia valores mínimos para raios de curva e declividades, o que demandava uma série de obras, entre elas viadutos, túneis e pontes, que encareciam em muito os trajetos.

Eis algumas recomendações para construção da linha, contidas no artigo nº 5 do contrato, celebrado em 8 de junho de 1872:

4.º Os declives longitudinaes serão inferiores a trezentos metros, onde poderão atingir a 4 por cento se os córtes excederem á quinze metros de altura, sendo em todo caso separados por declives menores quando não poder ser por partes planas nunca menores á cem metros.

5.º As curvas não terão raio inferior a cem metros, excepto nas proximidades das estações, onde poderão ter cincoenta metros. Quando duas curvas forem dirigidas em sentido inverso, serão separadas por um alinhamento de cem metros. (Relatorio do presidente Augusto Cavalcante, Appenso n. 1, 1872, p. 9)

Seria pautado nas recomendações técnicas desse novo meio de transporte que Henrique Pereira de Lucena, em seu relatório de 1872, resgata a proposta de mudança da capital para um local de frente ao porto de Guarapes, na outra margem do rio. Para o Presidente, a linha de Natal a Ceará-Mirim deveria ser analisada mais detidamente e a proposta de mudança de capital “não devia ser esquecida, mas sim tomada na maior consideração, e sujeita a detido e flectido exame.” Invertia-se a lógica da centralidade. A ferrovia agora é que determinava o novo sítio da capital.



A partir dessa constatação, modificaria-se a essência do problema. A ferrovia como elemento redentor da economia provincial construiria uma nova centralidade independente da localização da capital. Quem determinava as regras de construção do território agora eram as estradas de ferro.

A construção do argumento da mudança se estruturaria em cima dessa idéia. O Presidente começa seu discurso apontando como a causa maior da pobreza e decadência da província a localização da sua capital. O problema tinha uma perspectiva tanto regional como local. Tanto a região como o sítio onde Natal estava estabelecida eram inadequados para atender as plenas necessidades do trânsito comercial:

E'-lhe pouco abundante a agua potavel, e faltam-lhe absolutamente as estradas regulares e faceis que a ponham em communicação com o interior da provincia, da qual se acha, por assim dizer, sequestrada. No exterior, em um raio de mais de duas leguas quasi nenhuma cultura; no interior causa dó ver as suas ruas estreitas e tortuosas, composta pela mór parte de palhoças, cercadas de matos, verdadeiras capoeiras, e de immundicies. Relatorio do Presidente Henrique Pereira de Lucena de 05 de outubro de 1872. p. 35-39)

O principal objetivo era transferir a capital, usando-se para isso da mais variada argumentação, inclusive de desconstrução da pressuposta centralidade de Natal. A localização geográfica de Carnaubinha, (Fig. 20, 21 e 22) como era conhecida a planície alagadiça, poderia reunir as características necessárias para desempenhar bem o papel de nova capital da província, tanto em nível regional como local. Por um lado, as várias estradas que confluíam para a cidade a tornariam uma praça comercial que integraria o fluxo de mercadorias vindas de várias partes da província e até de outras vizinhas. Por outro lado, o sítio ocupava um lugar plano e regular, com abundância de recursos naturais imprescindíveis para uma capital, como água potável, material construtivo e terrenos cultiváveis para alimentação da população:

O lugar ali é inteiramente plano na extensão de uma a duas leguas quadradas; indo suave e gradualmente subindo para o interior das terras, a ponto de se tornar quase insensível o pendor do terreno. Acham-se á pequena distancia, quasi á mão, o barro, a areia, a cal e a madeira necessaria para a construcção, além de soffrivel pedra de cantaria e pedra propria para calçamento á meia legua pouco mais ou menos de distancia. Possui consideravel abundancia d'agua crystalina e dous fortes riachos perenes em Guarapes, além do caudaloso rio Pitimbú, que corre á menos de uma legua distante; o Cajupiranga não menos caudaloso, poucas braças mais longe, e entre ambos a formosissima lagôa Parnamirim.

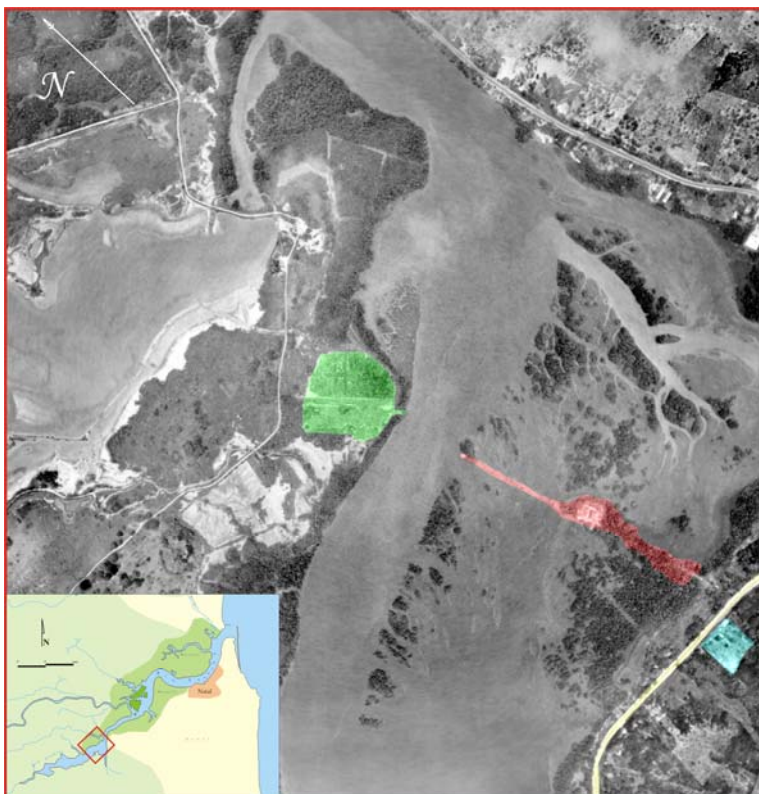


Fig. 20 – Aterro de Guarapes e Carnaubinha. Em vermelho, o aterro; em verde, Carnaubinha. Em azul, as dependências de Fabrício Gomes Pedrosa (casa, capela, terreno), em amarelo a estrada de Mangabeira. Fonte: Produção do autor.

(...) ficará a cidade admiravelmente situada, e para melhor me exprimir, collocada no centro de um vasto perimetro constellado de cidades e povoados mais ou menos distantes, taes como S. José e Ceará-mirim á cinco leguas, aproximadamente, cada uma com estradas traçadas em terreno plano e consistente; Extremoz com sua extensa e piscosa lagôa; S. Gonçalo, Macahyba, Santo Antonio, Utinga, Ferreiro-Torto e Petimbú; e finalmente a cidade do Natal á tres leguas por agua, podendo muitas dessas povoações servir-lhe de arrabaldes. (Relatorio do Presidente Henrique Pereira de Lucena de 05 de outubro de 1872. p. 35-39)

Essa proposta de mudança aparece juntamente com o esboço de um novo orçamento para a Estrada de ferro Natal-Ceará-Mirim, indicando que as despesas cairiam consideravelmente caso a capital fosse mudada para essa planície, pois os custos com a construção da ponte e obras de adaptação da linha seriam bem menores:

O capital orçado para a estrada de que se trata, é de 800:000\$000 e a garantia que a provincia tem de pagar annualmente, na razão de 6% é de 48:000\$000. Ora, se a capital fôr transferida para Guarapes a estrada custará apenas metade da quantia orçada, isto é, 400:000\$000, descendo tambem a garantia á metade, que vem a ser 24:000\$00. A ponte no porto do Natal, segundo o contrato 250:000\$000, emquanto que a que se fizer no de Guarapes não excederá talvez de 20:000\$000. (Relatorio do Presidente Henrique Pereira de Lucena de 05 de outubro de 1872. p. 35-39)

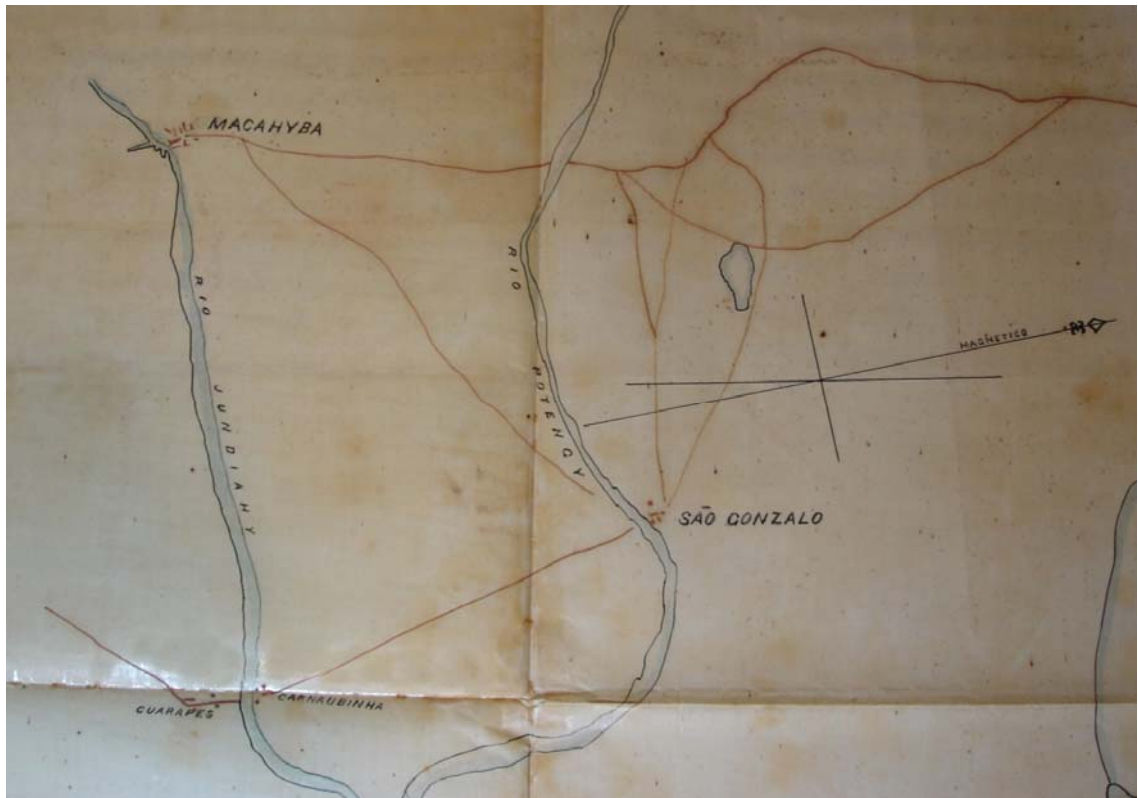


Fig. 21 – Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz, planta mostrando os limites da zona privilegiada [sic] ao norte e oeste (Detalhe), 1892. Uma rede de estradas tornava Carnaubinha uma localidade privilegiada do ponto de vista comercial. Fonte: Arquivo Nacional, Ministério da Viação e Obras Públicas, Cx 4B-299.



Fig. 22 – Ruínas do porto de Carnaubinha. Além do ancoradouro à beira do rio, encontram-se alicerces de diversas edificações nos arredores. O local contava com uma escola, igreja, diversas residências, escritórios e armazéns.



O Presidente ainda apresenta um argumento que demonstra a importância que os novos entrepostos do Jundiá haviam adquirido para o comércio da província:

Ainda com relação á ponte, nota-se que não devendo ella ser moveiça, mas sim fixa, segundo o contrato, a navegação do rio por vapores e navios de alto bordo, na distancia de tres leguas, se tornará impossivel; porquanto o rio ficará litteralmente fechado para taes embarcações; inconveniente este que não se dará no porto de Guarapes, porque, desse ponto para cima, o rio só póde ser navegado por barcaças e canôas. (Relatorio do Presidente Henrique Pereira de Lucena de 05 de outubro de 1872. p. 35-39)

Ele também reforça que a estrada de ferro iria percorrer uma longa faixa de terras estéreis, comprimidas entre as dunas e o rio, para alcançar Natal, acarretando em um prejuízo considerável para a companhia. Além disso, haveria a concorrência do transporte por meio de barcaças de Macaíba para Natal, já que era um meio de transporte muito mais barato do que os fretes cobrados pela ferrovia.

O presidente Bonifácio Francisco Pinheiro da Câmara, em 1873, apóia a mudança da capital e reforça ainda mais a preservação do importante comércio desenvolvido na cabeceira do rio. Segundo ele, a construção de uma ponte em frente à capital, além de demandar um sistema de estradas caríssimo, por causa dos extensos areais que circundavam a capital, ainda fecharia “para assim dizer o rio ás embarcações de certa ordem, que se destinarem a carregar productos de Macahiba e outros povoados, que pelas suas posições topographicas attrahem quasi todos os generos do interior.”

Este “segundo orçamento” indica que os contratados fizeram estudos preliminares do trajeto, e a região do porto de Guarapes também foi endossada pelos estudos orçamentários da linha férrea.

A proposta da mudança parece ter sido feita pelo Presidente, visto que já estava presente desde administrações passadas. No entanto, isso não exclui a hipótese de que ela tivesse sido proposta ou pelo menos apoiada pelos contratados, posto que o engenheiro João Carlos Greenhalgh, um dos sócios da Estrada de Ferro do Ceará-Mirim, já havia dirigido uma comissão de estudos de mudança de capital na Bahia, durante o ciclo dos diamantes, como vimos anteriormente.

Pelas modificações de algumas cláusulas do contrato em 1875, também fica visível que a companhia era favorável à mudança da capital. Ao que parece, ela não dispunha do capital suficiente para levar a obra à frente, caso Natal fosse o ponto de partida dos trilhos:

Elevação do capital até mil e duzentos contos de réis, uma vez que os contractantes demonstrem a insufficiencia do capital fixado com a apresentação da planta, estudos e orçamentos respectivos.
Elevação de 6% a 7% da garantia de juros e redução a 30 annos do prazo da garantia.



Eliminar do contracto a parte que se refere á construcção da ponte sobre o rio Potengy.

Obrigar os contractantes ou a Companhia a entregar a estrada ao tráfego no prazo improrrogavel de cinco annos, contados da data da revisão.

A presidência da província parecia disposta a transferir a capital. A lei nº 659, de 10 de junho de 1873, desapropriava terrenos em Guarapes e Carnaubinha “com fundo de um até um e meio kilometros a partir da prea-mar sobre uma extensão pela margem direita do rio ‘Jundiahy’ até um e meio kilometros e pela margem esquerda até seis kilometros”. A lei ainda autorizava construir uma ponte de madeira no mesmo rio. As despesas com a desapropriação e a construção da ponte deveriam ser cobertas pelas verbas destinadas às obras públicas, autorizando igualmente créditos suplementares caso não fossem suficientes os recursos desse fundo. O terceiro artigo indica claramente que havia intenções de estimular o adensamento urbano da região, através do estabelecimento de residências e casas comerciais, embora não houvesse um plano sistematizado de ocupação:

Art. 3.º - Durante os primeiros dez annos ficam dispensados do pagamento de decima urbana todos os predios que se edificarem tanto em Guarapes, como em Carnaubinha, gozando somente do favor da lei n. 658 de 28 de Junho deste anno as casas commerciaes alli estabelecidas, quanto aos 3 por cento sobre os generos que forem comprados e exportados por aquelles portos pelos mesmo dez annos a contar da data da presente lei.

No entanto, nem todos concordavam com essa empreitada e, curiosamente, seria da cidade mais importante do interior da província que partiriam as críticas mais severas a esse plano de mudança da capital.

2.3.3. *Rivais da mudança: a voz de Mossoró no jornal O Mossoroense*

Mossoró, que em 1870 havia sido elevada a cidade, passava então por um período de grande desenvolvimento. De 1870 a 1880, várias casas comerciais de exportação tornariam o comércio da cidade bastante dinâmico, concessões de ferrovias seriam feitas e melhoramentos no porto empreendidos. (CASCUDO, 2001, p. 81-86). A cidade também ganharia uma voz nesse período: em 17 de outubro de 1872 seria fundado *O Mossoroense*, jornal filiado ao Partido Liberal de Mossoró, apontado como um “Semanario Politico, Commercial, Noticioso e Anti-Jesuitico”.

Em março de 1873, o jornal mostraria claramente a que veio, denunciando o descaso do governo provincial com a cidade, intitulada de “Empório Commercial do Rio Grande do Norte.” Segundo o artigo, o governo provincial teria uma fonte certa de rendas desse “empório”, levando o autor do texto a indagar se os interesses da cidade estariam de fato



em desarmonia com os do estado, por conta de conflitos locais com a elite administrativa sediada em Natal:

Será possível, que este torrão desditoso, esta cidade infeliz (...) o mais digno de todos os extremos de disvello e sollicitude do governo e para onde devião convergir as suas vistas de protecção e favor, seja ao contrario aquelle, que pellos proconsules imperiaes da moderna *Pentapole Natalense* tem sido fatalmente condemnado ao supplicio atroz d'um abandono cruel e precipitado no abismo de seu *soberano* desprezo?!!!!..
Oh! Parece incrível, respondemos nós; mas é desgraçadamente uma triste verdade! [grifos do autor] (O Mossoroense, março de 1873, p. 1)

O jornal freqüentemente criticava a administração da província, por causa desse descaso com o interior e pela centralização excessiva de recursos no litoral. *O Mossoroense* defenderia, nas edições seguintes, obras para o porto da cidade, além de mais estradas para Mossoró e um serviço de correios bem estruturado, visto que a província sairia ganhando com essas iniciativas.

Quando começaram as discussões sobre a mudança da capital, o jornal não se absteve de participar delas, veiculando dois artigos nada favoráveis à planejada transferência.

No artigo publicado em 26 de Julho de 1873, o autor inicia o texto criticando a falta de salubridade do local, e desmentindo as afirmações do presidente de província ao indicar a falta de água potável, a inconveniência do porto e as dificuldades de navegação. A mudança para o autor não era um indicativo de progresso, pois “alem de retrograda e anti economica, atenta contra a fortuna particular.”

A grande causa da mudança seria a maior proximidade de Carnaubinha de Ceará-Mirim, o que encurtaria e baratearia o trajeto da estrada de ferro. Mas na opinião de *O Mossoroense*, as inovações tecnológicas deveriam concorrer para a manutenção da capital no local de origem e seu fortalecimento, já que havia uma considerável soma de investimentos particulares e públicos em Natal. Para ele, a capital estava bem situada, precisando apenas dos investimentos necessários para comunicá-la com as zonas produtivas.

Abandonar-se uma cidade vantajosamente situada, deixando-a cahir aos pedaços; não fazer conta das obras que custaram aos nossos maiores tantos trabalhos e suores, só por que está longe 2 ou 3 legoas de um centro que se diz mais productivo, taes idéas, não sabemos como cabem na compreensão humana!

No seculo do fio-electrico e do vapor temer tão insignificante distancia cauza lastima; mas..... grande é sem duvida a pobreza do espirito! (...)

Ora se a grande questão é levar a comunicação a um centro menos acanhado, sanando por esse modo as difficuldades dos morros da estrada de S. José e a extensa passagem do Rio para o do Ceará-mirim, nada seria tão facil como estender-se uma linha-ferrea partindo da Capital, seguindo as orlas desses morros pela margem direita do Rio, passando por Guarapes e indo terminar na Carnaubinha.



O jornal faz em seguida uma comparação entre os custos necessários para a mudança da capital, juntamente com as indenizações e perda do patrimônio público acumulado e os custos da ferrovia do Ceará-Mirim, caso partisse de Natal. O autor conclui que o projeto da ferrovia partindo de Natal seria muito mais viável, e que os custos relativos à ponte e aos trilhos a mais não superariam nem de perto os gastos com a construção de uma nova capital e as indenizações e perdas decorrentes dessa empreitada.

O autor atribui a essa mudança uma fuga irrefletida dos problemas estruturais. O aspecto da capital indicava o estado geral da província e o “espírito” dos administradores. Mudar de cidade não iria modificar a realidade, cujas raízes estavam na “falta de patriotismo” dos norte-rio-grandenses em geral e dos administradores mais especificamente:

Confessamos uma verdade triste e vergonhosa.

Uma das Capitânicas mais antigas dos tempos coloniaes foi sem duvida o Rio Grande do Norte, que conta 276 annos; mas não se pode negar que é hoje a mais atrazada das provincias, cuja Capital está aquem de tudo que entre nós tal nome tem.

A falta de vida e engrandecimento, que quase faz apagar a nossa pobre terra do mappá do Brazil, só provem de nós mesmos.

Para sahirmos desse estado de inacção em que jazemos, é forçozo deixarmos de ser egoistas, e renunciar a uma politica pequenina, vil e interesseira, como a que nos tem estragado e matado os sentimentos intimos de amor do proprio lár: o odio partidario estorva toda a qualidade de bem, que possa vir dos contrários: o egoismo, aniquillando os principios de verdadeiro patriotismo, crea o retrogrado e selvagem bairrismo.

No nosso Rio Grande, com pejo o dizemos, muitos, de seus filhos consideram estrangeiros a todos os brasileiros oriundos de quaequer das outras Provincias. – Veja-se pois em que atrazo, em que grosseira ignorancia ainda infelizmente nos achamos!

Não é pois a mudança da Capital o que nos fará melhorar: haja mais desinteresse pessoal, mais moralidade em certos homens, e os governos, verdadeiros faccionarios, emprehendão sua missão, que esta provincia na riqueza e progresso acompanhara suas irmãs.

O autor do artigo inverte o argumento do Presidente. As ferrovias deviam ser construídas em função das capitais e não o contrário. O território deveria se estruturar em função da capital e não dos fluxos de transporte.²⁰ Apesar de criticar essa “rematada loucura” e concluir que a mudança não passava de uma fuga insensata dos problemas estruturais da província, o autor acaba elegendo outra “tabua de salvação”, no fervor do otimismo desenfreado, e igualmente ilusório, das ferrovias:

Escuzado é dizermos que todos sabem a respeito das prodigiosas vantagens das estradas de ferro; e tambem é desnecessario repetir que quanto mais antigas se tornão, tanto maiores são os lucros e interesses. E com a differença dos juros de qualquer quantia, que se pague nos primeiros

²⁰ Ironicamente o jornal O Mossoroense, tres décadas depois refutaria esse argumento como veremos no capítulo 2 da segunda parte.



annos, e indenizada em poucos tempos pelo desenvolvimento da industria productivas localidades por onde passam e por conseguinte pelo augmento da receita publica.

Após a publicação de uma matéria favorável à mudança de capital por um correspondente de Natal no *Diário de Pernambuco*, o *Mossoroense* publica um novo artigo em 9 de Agosto de 1873, com novas críticas, agora pautadas nas pressupostas vantagens da nova capital, como a proximidade de Carnaubinha da lagoa de Extremoz, o que viria a ser uma fonte de renda e de alimentação da nova capital.

Diz o correspondente - : que a lagoa de Extremoz é extraordinariamente piscosa e muito proxima ao logar da pretendida cidade. –
A lagoa de Extremoz não pode ser mais pobre em pescado, e dista da Carnaubinha 5 a 6 legoas. Muito mais perto está ella da Cidade do Natal.

A quem interessaria a mudança? O periódico chega mesmo a indagar se a empreitada não seria fruto de especulação imobiliária dos donos de terrenos de Carnaubinha, situados em um charco alagadiço, com valores muito reduzidos por não se prestarem ao cultivo. Por intermédio dessa colocação, o autor passa a questionar o papel de uma cidade na economia da região, partindo do caso específico de Carnaubinha.

A mudança de capital, segundo *O Mossoroense*, não beneficiaria a lavoura. A diferença de distância era insignificante, e o transporte de produtos não seria barateado. Os agricultores continuariam vendendo seus produtos a quem melhor pagasse, não importando a localização do comprador.

Esse anseio de criar uma nova cidade completamente desvinculada da imagem de atraso e inércia de Natal, onde o comércio fosse dinâmico e vibrante, aos moldes das grandes metrópoles européias, fez com que o jornal adotasse o irônico apelido de “Nova Londres” para Carnaubinha. A alusão à principal urbe da maior potência comercial oitocentista era a imagem mais apropriada para revelar a inadequação desse projeto à realidade da província, da qual o comércio dependia: uma frágil economia agro-exportadora baseada em monoculturas.

A quem servirá essa nova *Londres*?
Ao Comercio? Vejamos.

Quando os campos não são roteados, quando as plantações morrem sem se reproduzirem os povoados vizinhos desaparecem.

O nosso Commercio vive unicamente da lavoura, onde esta não progride a quelle se aniquila. Haja vista a todos os nossos velhos povoados, que jasmem em ruína, e os que depois foram tendo vida – São José está decadente; Ceará-mirim atrasado; Macahiba estacionaria; Macau morto, e o proprio Mossoró, que promettia tanto engrandecimento, somos forçados a confessar que principia a vacilar em sua marcha! Se todas as nossas villas e cidades chegam até certo ponto e estacionam para retroceder, é porque só encontram tão fraca seiva, recursos tão limitados,



que lhes não podem dar força e nutrição; só chegam ao que podem chegar. [grifos do autor]

O comércio, assim como a agricultura, tinha sua própria lógica, que nem sempre condizia com as deliberações das cidades ou, melhor dizendo, com as dos seus idealizadores. As cidades estabeleciam e se mantinham em meio a um equilíbrio quase orgânico entre essas duas “forças”:

Não queira-se portanto crer, que a nova cidade possa ser útil ao commercio, porque não há commercio sem productos.

Os commerciantes, pode-se dizer que são – nomades; suas caravanas atravessam o deserto, seus navios cruzam os mares constantemente; o interesse os leva d’um a outro ponto productor, para deixal-os em demanda d’outros mais ricos. Conquistam a riqueza onde quer que ella se ache.

Não se edificam pois cidades nem para o commercio, nem para a agricultura; ellas se estabelecem pela sussecção dos progressos d’um e outro ramo, que vivem e se sustentam em reciproca dependencia.

Cabia ao estado prover obras de infra-estrutura que pudessem desenvolver a base agrária da economia da província. O restante vinha como uma consequência natural do aumento da arrecadação:

O Commercio, a agricultura, a Provincia em fim, por amor de suas rendas, que é o que a pode engrandecer, e lhe dar meios pra nos assegurar o bem estar, só precisam do desenvolvimento da lavoura pela facilidade das vias de comunicação, e os mais melhoramentos para o seu progresso e riqueza.

Lembrem-se os *negociantes* e *empregados publicos*, que tanto opinam pela mudança da nossa Capital, que sem agricultura não há commercio – e sem o commercio não ha receita publica.

Destarte os debates fervorosos, a capital não mudaria de local e nem mesmo a estrada de ferro do Ceará-Mirim seria construída nesse período. Apesar da canalização do rio Ceará-Mirim ter sido concluída em 1874, e dois anos depois ter sido concedida a construção de um engenho central no vale, a estrada não iria se concretizar durante o império e muito menos durante o período áureo da cana-de-açúcar.

Em 1878, os contratados apresentam um protesto contra a invasão de sua área de privilégio por outra companhia, *The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited*. A nova companhia ostentava em seu nome a permissão exclusiva do governo central do Império²¹ da generosa garantia de juros de 7% e a língua inglesa como indicativo da proveniência de seu capital. A Estrada de Ferro do Ceará-Mirim tinha uma concessão de juros menor, garantida somente pelos poucos recursos do governo provincial e o capital

²¹ O uso do *Imperial* no nome dos produtos, fábricas ou empresas não era liberado tão facilmente. Corresponde quase a um título concedido pelo Imperador, um reconhecimento por serviços prestados ou uma demonstração explícita da filiação política do proprietário. (CARDOSO, 2005, p. 52-53)



nacional como base do investimento. A concessão feita a João Carlos Greenhalgh e a Afonso de Paula Albuquerque Maranhão foi declarada caduca pela lei n. 860 de 22 de julho de 1882. A mesma lei concedia dois ramais para a ferrovia inglesa Natal-Nova Cruz, um para a Comarca do Príncipe e outro para o vale do Ceará-Mirim.

Apesar de não ter sido concretizada, a Estrada de Ferro do Ceará-Mirim, durante seu planejamento, levantou importantes discussões sobre o território e a capital e a pressuposta perenidade de Natal como capital foi visivelmente abalada. Se havia por um lado um desejo de começar uma nova capital ex-nihilo, era inegável que a relação pessoal entre certos atores influenciou em muito nessa empreitada. Os donos dos terrenos de Carnaubinha, os herdeiros de Fabrício Gomes Pedrosa, já falecido no período, realmente tinham ligações com os presidentes de Província, como apenas insinuou *o Mossoroense*. De fato, eles tiveram ganhos com a empreitada, já que receberam indenizações pela desapropriação de terrenos em Carnaubinha e isenção de impostos de construção por um prazo de dez anos.

Isso vem mostrar o quão forte foi a rede que se estruturou em torno do transporte fluvial, embora a capital não estivesse bem posicionada nessa rede de cidades. (Fig. 23) As administrações continuaram a buscar essa centralidade, mas agora em um novo ciclo de investimentos baseado nas ferrovias. Em suma, ao longo do século XIX, o isolamento da cidade do Natal preocupou constantemente as autoridades, que queriam reforçar o seu papel de cidade-capital, debilitado por esse isolamento. Nesse esforço, percebem-se três etapas na forma como o problema foi enfrentado. Inicialmente o problema foi diagnosticado e o rio, visto como um obstáculo (assim como as dunas), foi aproveitado nas políticas de conexão da cidade com o interior. Todas as tentativas de conexão levavam em conta o rio como elemento dessa integração. Nesse momento, a cidade-capital não é questionada.

Numa segunda etapa, por volta da década de 1850, a conexão da cidade com o território da província passa a ser pensada em termos de outros ordenamentos territoriais no rio; surgem novos entrepostos e cidades para suprir o escoamento da produção após a retomada da economia da província depois da grande seca de 1850. Porém, o status da cidade como capital começa a ser questionado nesta segunda etapa - uma contradição com a política de reforço da cidade como capital. Esse questionamento ocorre por razões tanto de ordem técnica - a linha do trem - de ordem econômica - os interesses de setores da elite - e, talvez, de ordem ideológica - a mudança de capital como símbolo da modernidade, típico da época em outras cidades do Brasil.

Na terceira e última etapa, iniciada em 1878, não somente a centralidade de Natal como capital volta a ser preconizada, mas a linha de trem vai ser considerada o elemento



propulsor dessa centralidade. A questão da mudança de capital não será mais retomada pela administração local, e as estradas de ferro serão utilizadas para construir deliberadamente a hegemonia de Natal, em meio à entrada do capital inglês, à decadência da cana-de-açúcar no litoral, à retomada da produção de algodão no interior, às contínuas secas e a ascensão do regime republicano. A terceira etapa constitui o assunto da segunda parte deste trabalho.

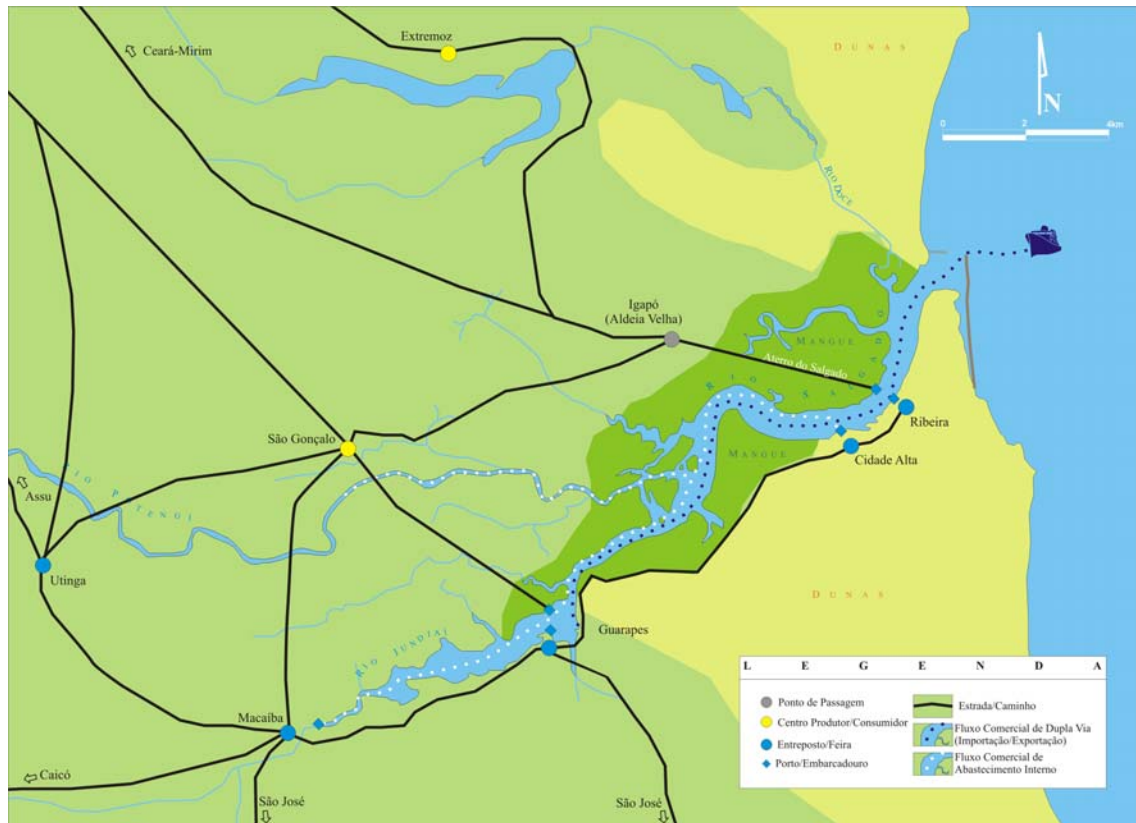


Fig. 23 – Mapa dos fluxos do rio Salgado no ano de 1878. Havia pelo menos dois tipos de transporte no rio. Um era destinado ao comércio de exportação, cujos principais entrepostos eram a Ribeira e o porto de Guarapes. O comércio de abastecimento interno era polarizado pelo porto de Macaíba e do Passo da Pátria. Notar que conexão terrestre dos entrepostos situados no Jundiá era muito mais eficiente do que a da Capital.



PARTE II – CAMINHOS DE FERRO:
A CONSOLIDAÇÃO DA CIDADE
CAPITAL



CAPITULO I – A HEGEMONIA DE NATAL A PARTIR DAS FERROVIAS

Após o surgimento de novos ordenamentos territoriais, regidos pela necessidade de escoamento da produção da província e a crise da centralidade de Natal, um novo ciclo de investimentos se esboça. Ele é marcado pela introdução de um novo meio de transporte que alterava drasticamente a escala espaço-temporal. O rio que banhava a capital era agora apenas mais um elemento nas novas discussões acerca do território e das ferrovias. Esse equipamento marcava a chegada da modernidade nas intervenções territoriais, em que as redes urbanas ganhavam um caráter cada vez mais deliberativo. Milton Santos (2004, p. 264) indica essa passagem, na qual houve modificação na produção e na vida das redes urbanas em geral. Poderíamos inserir essa passagem entre um período “pré-mecânico” e um período “mecânico intermediário”.

No primeiro período, a rede é em grande parte determinada pelos fatores naturais, as técnicas humanas ainda dependiam muito da natureza. Nestas circunstâncias, as redes se conformavam com uma parcela considerável de espontaneidade.

Em um segundo momento, as redes assumem um caráter deliberativo, através do avanço das técnicas, no qual cada vez mais conseguem driblar as dificuldades naturais. As redes são utilizadas para “corrigir” e “melhorar” o território.

Analisando a dinâmica de mudança das redes, Milton Santos conclui que “quanto mais avança a civilização material, mais se impõe o caráter deliberado na constituição de redes.” A rede urbana, portanto, pode servir ao Estado a partir da introdução deliberada de um elemento agenciador destas cidades.

Poderemos notar no decorrer dos investimentos que esses equipamentos – mais especificamente as ferrovias – passaram das mãos do capital privado para um estado centralizador com um grande projeto de integração nacional, cuja principal característica era a formação de uma rede urbana hiperencefálica, cujos pontos centrais estavam nas capitais portuárias do país.



Os dois primeiros itens desse capítulo têm como eixo a análise do primeiro investimento ferroviário do Rio Grande do Norte, nesse momento controlado pelo capital privado inglês. No segundo momento os investimentos ferroviários no Estado serão de natureza federal, sendo exposto nos dois itens seguintes.

1.1. The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited: A Trajetória dos primeiros Investimentos ferroviários Ingleses no Rio Grande do Norte

Desde 1835, dez anos depois da primeira locomotiva ter aparecido na Inglaterra, o Brasil tentou construir ferrovias. A concessão de uma estrada de ferro da corte para Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, em 1835, seria a base para os projetos ferroviários até o ano de 1850. A estrada tinha 40 anos de privilégio sobre a zona fronteira à linha, ou seja, nenhuma outra companhia poderia construir nesta área durante este período. Teria isenção de taxas nos 5 primeiros anos e poderia usar as terras marginais à linhas, enquanto durasse a concessão. A companhia teria obrigação de lançar seus trilhos de acordo com as cidades que o governo estipulasse. Não deveria cobrar pelas mercadorias mais que 20 réis por quilômetros e não mais que 90 réis por passageiro. Ainda era obrigada a construir no mínimo 5 léguas de trilhos por ano. Algumas tentativas foram feitas, mas a falta de garantia de juros sobre o capital empregado não animou os investidores. (MELO, 2000)

Somente em 1852 seria aprovada uma nova lei ferroviária, que tinha menos artigos que a primeira de 1835, mas era mais bem redigida e ainda continha emendas que visavam a atrair os investimentos externos. O prazo de concessão agora aumenta para 90 anos e a zona privilegiada era fixada em 33 km para cada lado da linha. No entanto, a emenda mais importante estava no estabelecimento da taxa de 5% de juros sobre o capital investido, como forma de garantia.²²

Essa taxa, no entanto, não foi suficiente para atrair investimentos externos, já que outros países como Rússia, Dinamarca, Holanda e Índia, ofereciam a mesma taxa e com riscos bem menores. Foi quando os governos provinciais da Bahia e de Pernambuco resolveram adicionar 2% aos 5% do governo imperial, como forma de atrair esses empreendimentos. Os governos provinciais, porém, não conseguiriam arcar com esta taxa, vindo esse acréscimo a ser pago pelo Estado Imperial.

²² Essa taxa de juros funcionava como uma garantia mínima de lucros para a companhia. Caso a empresa não conseguisse obter uma receita suficiente com o tráfego, o Estado garantia ao menos essa taxa.



Vários outros fatores contribuíram para o surgimento do primeiro “surto ferroviário” do Brasil na década de 1850. A partir da saturação do mercado de ferrovias na Inglaterra, os capitais ali empregados buscaram outras aplicações. Para atrair esses investimentos, o Governo brasileiro teve que programar uma série de medidas econômicas, “tais como o fim do tráfico africano, a lei de terras, a promulgação do Código Comercial, a organização do segundo Banco do Brasil e a lei ferroviária de 1852, que obrigava as empresas a contratarem mão-de-obra livre. Isso era a condição que o capital estrangeiro requeria, principalmente com o ‘prêmio’ dos 7% como garantia.” (MELO, 2000)

Após problemas financeiros advindos da guerra do Paraguai, quase nenhuma ferrovia pôde ser construída durante a década de 1860. Depois de 1870, há um grande incremento das estradas, com a construção de linhas em direção às fronteiras, como a Porto Alegre-Urugayana, Rio Grande-Bagé e a Madeira-Mamoré. Também nesse período, iniciase a construção das ferrovias como forma de assistência “patriótica” à população nordestina flagelada pela seca. Cinco anos depois da guerra do Paraguai, a malha viária do país tinha dobrado.

No entanto, a quilometragem da linha iria triplicar somente depois da lei ferroviária de 1874, resultante de uma revisão da lei de 1852, que pretendia evitar os erros anteriores da estrada Recife-São Francisco, que se tornara, devido ao mau planejamento orçamentário, dependente do Estado para o seu funcionamento. A lei também estabelecia novos atrativos para o capital externo. Segundo ela, o carvão importado, necessário para funcionamento da linha, assim como todo o material ferroviário utilizado para construção, também importado, estavam isentos de taxaço. Também se diminuía o prazo de concessão das estradas de 90 para 30 anos. A zona privilegiada ficava reduzida de 33 km para 30 km. O capital empregado não poderia exceder 100 mil contos de réis. E um dos pontos fundamentais da lei era a redução de 30 para 15 anos do direito do governo adquirir a linha. As concessões para ferrovias britânicas cresceram 480% nesse período, enquanto que as brasileiras, de capital privado, apenas 200%.

Nos anos seguintes, seriam feitas algumas modificaçoões, como a diminuicao da zona de privilégio para 20 km, o direito de encampação pelo estado retornou aos 30 anos, e o capital passa a ser variável, mas em custos estimados. Apesar disso, a taxa de garantia permaneceu a mesma.

Foram então construídas diversas ferrovias na área canavieira, algumas bastante lucrativas, principalmente em Pernambuco. Nas duas províncias ao norte, Paraíba e Rio



Grande do Norte, onde a área destinada a essa cultura era bem menor, as ferrovias foram invariavelmente deficitárias.

Porém, as estradas construídas após essa lei não passaram pelas mesmas dificuldades que a Recife-São Francisco. Não foi adicionado dinheiro extra pelo Governo, nem mesmo foram feitos empréstimos, as companhias conseguiram seu capital de giro através de ações e debêntures. Todas concluíram sua construção no prazo de três anos e de fato conseguiu-se atrair capital externo para construção das tão desejadas ferrovias.

O que movia de fato esses investimentos no Nordeste? Na verdade, a alta taxa de juros já garantia o investimento, o que levou esse sistema de concessão indiscriminado de ferrovias a receber duras críticas, principalmente no regime Republicano.

Já durante o Império, no Rio Grande do Norte, o engenheiro fiscal José Cupertino Coelho Cintra, bacharel em ciências matemáticas e físicas, iria além da simples função de fiscalizar a ferrovia e também criticaria o sistema de concessões e a taxa de juros de 7%. Em seu relatório de 1883, utiliza-se de uma teoria mecânica para construir essa crítica, defendendo que as leis da física, que regiam impassivelmente a construção das estradas de ferro e os mecanismos das locomotivas, deveriam ser estendidas para o sistema de concessões. As metáforas mecânicas utilizadas para explicitar o esquema ideal de concessões são bastante elucidativas de como as inovações tecnológicas exerciam influência das mais variadas formas nos indivíduos durante o século XIX. Vale a pena deter-se no longo trecho extraído do relatório em que o autor une de maneira interdependente todos os aspectos técnicos e econômicos dos “caminhos de ferro” em um único sistema coerente:

Sendo os caminhos de ferro machinas creadas para supperar obstaculos de natureza particular, as distancias, que se oppõe as permutas rapidas, as relações frequentes; que affastam o productor do consumidor, e se para as populações, estão submettidas a leis scientificas e industriaes, que presidem a seu plano, estabelecimento e funcionamento, participando ao mesmo tempo das vantagens, e inconvenientes inherentes á taes engenhos mecanicos.

Ora, sem todo systema mecanico por meio do qual se propõe a attingir um fim determinado, tres elementos concorrem para complemento do trabalho. Qualquer que seja a fonte d’onde emane, vem em primeiro lugar a *potencia*; que engendra a força e o movimento, em segundo os orgãos da *transmissão*, por onde esta *potencia* se transforma de maneira a adaptar-se convenientemente ao *util* encarregado de directamente effectuar o trabalho productor.

Como toda machina completa, o caminho de ferro apresenta esses tres elementos caracteristicos. A *potencia* é o capital; por elle tudo se transforma, se move e funciona. A *super e infra structura* do caminho de ferro constituem os orgãos transmissores da *potencia*; a *locomotiva* e o *trilho*, cujas funções são connexas constituem o *util*, o instrumento cuja missão é operar a rapidez dos transportes. Segundo a maior ou menor habilidade do machinista que concebe o plano e dispõe os orgãos de um systema mecanico, segundo o gráu de perfeição que preside sua execução,



succede que para produzir uma mesma somma de trabalho, machinas diferentes dispendem quantidade, variaveis de força.

De um grande numero de circumstancias, mas, principalmente da simplicidade e excellencia dos orgãos de transmissão resulta esse facto.

Com effeito quando estes orgãos são fracamente concebidos, mal ou caramente estabelecidos, produz-se um inutil consumo de *potencia*, perda de forças, que traduz-se por absorção sem proveito *util*. Uma tal machina attinge a perfeição tanto melhor, quando os intermediarios entre a *potencia* e o *util*, são menos numerosos e menos complicados.

Reduzida a sua mais simples expressão, ao estado rudimentar, uma machina consistiria em um systema engendrando uma *potencia* que o outro utilisaria immediatamente, obtendo-se assim o que os mecanicos chamam de *maximo* de *effeito util*.

Infelizmente, por sua construcção e sua essencia, por assim dizer as machinas não podem transmittir sem perda a potencia que lhes é confiada, e, como vão acontecer com mandatarios infieis, ellas se apoderam de uma tão grande parte que assim absorvem 50 ou 60% a guiza de comissão, da força motriz.

O único meio de remediar essa perda e supprimir, gradualmente, todos os *orgãos innuteis*, e fazer desapparecer os agentes intermediarios.

Estas considerações de um notavel publicista, tem plena applicação á todas as questões pertinentes aos caminhos de ferro, especialmente aos de nosso paiz, onde o systema de concessões de privilegios a intermediarios, tem demasiado gravado o custo de taes caminhos, tornando-os fontes de despezas, quando poderiam ser construídos com eliminacão dos *orgãos innuteis*, fontes de grandes rendimentos, sufficientes á pagar os juros garantidos e reverter ao Erario Publico sommas avultadas pelo excesso de rendimento. (...) (In: Falla do Presidente Francisco de Gouveia Cunha Barreto, em 9 de Fevereiro de 1883, Anexo n. 13, p. 1-9)

Agentes investidores, concessões, trens e trajetos fazem parte de um mesmo mecanismo, que deve funcionar coerentemente para que se retire o “maximo de efeito util”, ou seja, que gere lucros de fato. Mas isso não aconteceu, porquanto o mecanismo, que deveria ser simples, sem intermediários, estava repleto de forças secundárias. Segundo o engenheiro fiscal, o sistema de concessões estava repleto desses “orgãos innuteis”, gerados no seio da especulação financeira. As companhias planejavam as ferrovias de maneira que se tornassem hiperfaturadas, pois quanto maior o capital investido, maior seria o valor pago pelo governo imperial a partir da taxa de 7% de juros. O “capital morto” era esse organismo inútil, um dinheiro que de fato não existia, fruto da especulação financeira, nascido de maneira quase “milagrosa” nas bolsas de Londres. A Natal-Nova Cruz (NNC), por exemplo, havia sido organizada em Londres com um estoque de ações relativamente bem cotado em comparação ao ranking nacional. Teve como capital inicial 618.300 libras esterlinas, mas como o tráfego nunca gerou receita, ele acaba em meados da década de 1880. Seu trajeto e o material rodante foram hiperfaturados. Segundo Josemir Camilo de Melo, “esta companhia tornou-se a mais cara do país devido ao seu luxuoso serviço de primeira classe, além



do mau gerenciamento, elevando as despesas para 30% a mais que o estimado.” (Melo, 2000, p. 80)

Isso também seria criticado posteriormente pelo Barão de Mauá:

...era um terrível engano em que o país se metera na ânsia das Assembleias Provinciais construírem suas ferrovias a qualquer preço. No final do Império, tal política tinha levado o Brasil a exportar cerca de £ 31.422, devido à taxa de juros, câmbio, serviços e agentes, além da despesa interna de £ 129.753 com engenheiros fiscais. (apud. MELO, 2000, p. 81)

Josemir Camilo de Melo endossa o caráter especulativo das concessões ferroviárias:

As ferrovias, de fato, pareciam se desviar de sua meta – o transporte de produtos agrícolas – para um melhor investimento financeiro, pelo menos para os bancos tanto ingleses como nacionais. Com a taxa de garantia paga pontualmente, as ferrovias eram um campo fértil para investimentos, não somente de grandes investidores, mas até de cidadãos comuns como padres, advogados, estudantes e até moças solteiras, na Inglaterra, cujos pais lhes faziam dotes em ações (...) (MELO, 2000, p. 89)

Para José Cupertino Coelho Cintra, com o dinheiro da taxa de juros paga às companhias, o governo poderia ter construído ferrovias por conta própria, a um custo muito menor e com trajetos realmente eficientes. A garantia de juros exigia uma fiscalização permanente das companhias, havia sempre o risco dos trajetos serem superfaturados, devendo ser, portanto, analisados freqüente e minuciosamente pelos engenheiros fiscais do governo. Esses novos atores terão uma participação ativa no planejamento territorial dessas linhas, pois irão reforçar a centralização dos fluxos comerciais na capital para aumentar o tráfego na ferrovia, nem que para isso fosse preciso se confrontar com um antigo sistema de transporte baseado nas tropas de mulas e portos fluviais.

1.2. Os engenheiros ferroviários no planejamento territorial da ferrovia Natal-Nova Cruz: Caminhos de Água x Caminhos de Ferro

A instalação e o planejamento territorial das ferrovias nos países da América Latina vêm reforçar e racionalizar o transporte de matérias-primas para os portos marítimos. A instalação desse equipamento exigiu mudanças profundas no sistema de comunicação e transporte da era pré-ferroviária:

Y em sentido el ferrocarril, asociado a los puertos de ultramar, será medio más eficaz para garantir el rápido drenaje y salida de materias primas al exterior. Hubiera sido impensable desarrollar sin sua participación el vasto sistema extractivo operado sobre territorios con escalas y diversidades geográficas sin precedentes. (GREGORIO; BUGNONE, 2005)



Na Europa, as ferrovias vinham como um reforço ativo da antiga estrutura viária vigente desde a época romana e sobre a qual se desenvolveu os estados modernos. No caso da América Latina, as estradas de ferro reforçavam a rede de transporte colonial, dividindo os territórios em regiões ricas e pobres, em função de sua maior ou menor capacidade de integração ao sistema, adequando-as às necessidades do novo modelo baseado na divisão internacional do trabalho. No entanto, as ferrovias também permitiram integrar e povoar outras regiões, pois possibilitaram encurtar distâncias e transpor barreiras geográficas. As estações, em muitos casos, foram o embrião de novas cidades.²³

Ao mesmo tempo que esse equipamento integrava esses territórios também provocava o desaparecimento de outros que haviam conhecido suas melhores épocas em períodos anteriores. Nesse caso, “la lógica urbanizadora operó, em este sentido, com criterio crudamente selectivo.” (GREGORIO; BUGNONE, 2005)

Os levantamentos preliminares das zonas a serem percorridas pelas estradas de ferro no Brasil eram bastante precários, servindo aos concessionários nacionais muito mais como um comércio especulativo, já que todos terminavam vendendo as concessões para as companhias estruturadas no capital inglês. No caso da Natal-Nova Cruz a concessão seria adquirida por comerciantes do Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte, os quais em seguida venderiam para a companhia inglesa The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited.

Só depois de construída é que se certificou que a Natal-Nova Cruz estava fora da zona açucareira mais rica. Sem falar que ao término da construção a região cortada pelos trilhos estava assolada pela seca e parcialmente despovoada por conta de epidemias. (Fig. 24) O trajeto mal elaborado da ferrovia Natal-Nova Cruz fará com que os engenheiros ferroviários da NNC façam estudos territoriais no intuito de corrigi-lo. Para que as ferrovias gerassem lucro eles deveriam selecionar e incentivar determinados fluxos em detrimento de outros.²⁴

Já em 1881, o engenheiro fiscal da ferrovia, José Cupertino Coêlho Cintra, apontaria medidas para tentar reverter o deficit crescente da NNC. Uma delas seria a construção de uma estrada de meia rodagem da vila de Nova Cruz até brejo de Bananeiras na Paraíba, onde havia uma produção significativa de vários gêneros, inclusive café. Mas a construção dessa estrada não poderia ser feita tão facilmente, já que outra ferrovia, a Conde D’Eu, na

²³ Para saber mais ver GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha:** formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: EdUNESP, 2002.

²⁴ Essa política pode ser observada também no caso da ferrovia Porto Alegre a Uruguaiana, que tinha como objetivos “combater o contrabando e vencer o transporte tradicional”. (WOLFF, 2005. p. 89)



Paraíba, juntamente com o governo Provincial, não permitiriam a concessão de uma área tão importante para incrementar os fretes.

Os olhos se voltariam para os limites da província do Rio Grande do Norte. O engenheiro recomendava a construção de dois ramais na ferrovia: um para a cidade do Príncipe e outro para o vale do Ceará-Mirim. Sem essas medidas era quase impossível que a ferrovia gerasse algum lucro de tráfego:

Ainda incipiente a lavoura da zona servida pela ferrovia, não poderá esta colher a renda precisa pelo menos para seu custeio, e sem que seja a industria agricola animada pro meios indirectos, de modo a augmentar a produção, terá a empresa por largo tempo de soffrer o onus de custeiar o trafego com parte da quota paga pelo Estado a titulo de fiança de garantia.

Não discutirei as vantagens ou inconvenientes do actual traçado desta estrada, bom ou máo está ella hoje realisada; se, pois, os poderes publicos não procurarem por meios que hei indicado, ou outros que mais acertados forem, dar ao trafego a producção que por seu transporte dê a renda líquida necessaria aos juros do capital, continuarão por largo tempo os sacrificios do Thesouro. (Relatorio do Presidente Satyro de Oliveira Dias, Relatorio da Estrada de Ferro Natal- Nova Cruz, 16 de março de 1882)



Fig. 24 – Trajeto da Natal Nova Cruz. A linha atravessava uma área assolada pelas secas e epidemias, além de margear o litoral em toda a sua extensão, onde já havia um sistema de transporte mais barato e eficiente.



É preciso ressaltar a importância desses profissionais que eram contratados pelo governo imperial para fiscalizar os gastos das companhias e estimular que elas gerassem lucros, e para que cessasse o pagamento da garantia de juros. No Rio Grande do Norte, eles não só diagnosticaram as falhas do trajeto da Nova Cruz, mas também fazem importantes estudos regionais para sistematizar os fluxos de transporte da província. A lógica seguida era a de reforçar o tráfego pela ferrovia e restringir outras formas de transporte. Inevitavelmente isso concentraria em Natal o escoamento da produção e estimularia o seu papel de centro, sob ponto de vista comercial. Estava começando a se estruturar um verdadeiro projeto de hegemonia da capital e de desmantelamento da rede de transporte fluvial, não só do Potengi, mas de toda região cortada pela ferrovia.

Em ofício de 2 de outubro de 1881 para o governo imperial, o engenheiro fiscal José Cupertino indicaria outras ações para racionalizar o transporte na região. Fica claro que todas as recomendações concorrem para o reforço do transporte da linha férrea:

1º um estudo geral e mais completo que permitissem os recursos e informações de que se dispuser sobre estradas de ferro; 2º indicação das estradas de rodagem que convem fazer convergirem para as estações terminais ou intermediárias desta ferro-via; 3º informação sobre a *preferência* que se deva dar ao melhoramento da navegação fluvial dos rios que banham a província. [grifos nossos] (Relatório do Presidente Satyro de Oliveira Dias, 16 de março de 1882)

O engenheiro chega mesmo a estimular a navegação nos rios do litoral. Apesar da maior parte deles ser intermitente, alguns são possíveis de serem melhorados, já que são dominados pelo regime de marés. Cita que os rios Curimataú, Potengi, Assú e Mossoró podem ser seguramente melhorados. No entanto, é nítido que alguns desses rios são “preferenciais” para essas melhorias e outros nem tanto. Segundo José Cupertino Coelho Cintra, estimular a navegação no rio Curimataú, por exemplo, não seria interessante, já que sua região “já é servida por esta ferro-via, e favorecer ali uma navegação regular, seria criar-se uma perniciosa concorrência.”

Os engenheiros da própria ferrovia também indicariam melhorias nos rios, mas principalmente para incrementar a produção; o transporte fluvial também não seria estimulado por esses profissionais. O município de São José, atendendo às recomendações do governo provincial depois que uma grande seca assolou a região, monta uma comissão para que se enviasse “informações minuciosas acerca da agricultura e da indústria pastoril, serica e agrícola em seus municípios, indicando as providências que julgassem dever tomar-se, no sentido de dar maior desenvolvimento á essas fontes de riqueza.”

O engenheiro inglês Maranth, empregado da ferrovia Natal-Nova Cruz, fora convidado para fazer parte da comissão e suas recomendações pautam-se na abertura dos rios



Trairi e Jacu, que então acumulavam suas águas nas lagoas de Papari e Guaraíras, impedindo o cultivo dessas terras. Mas essas aberturas deveriam apenas facilitar o esgoto das águas para facilitar o cultivo, em hipótese alguma deveria facilitar a navegação nesses rios, pois se criaria mais uma concorrência à ferrovia. O engenheiro é enfático: para dar esgoto aos rios as obras deveriam ser feitas “por canno de tijôllo, e não pela abertura da barra, no Isthmo mais ou menos de quinhentos e cincoenta metros que demora de referida lagôa Guarahyras á praia da enseada do Tibáu.” [grifos nossos] (Relatorio do Presidente Satyro de Oliveira Dias de 16 de março de 1882)

O engenheiro fiscal José Cupertino continua sua análise, agora se detendo sobre o rio que banha a capital, também dominado pelo regime de marés e navegável até o entreposto de Guarapes. Segundo suas observações, com a conclusão da ferrovia esse estabelecimento iria desaparecer, já que a ferrovia iria diretamente para os centros produtores agrícolas, não mais necessitando do antigo entreposto.

Já a “florescente villa da Macahyba” ainda aparece como importante povoação a ser considerada no planejamento territorial da estrada de ferro. Para lá afluíam todas as estradas carroçáveis do interior do estado, além de manter um trânsito regular de pequenas embarcações do rio Jundiáí em direção à capital. Ao que parece, a cidade não oferecia desvantagens até então para a Natal-Nova Cruz. Chega-se a considerar inclusive que os novos ramais em direção à cidade do Príncipe e ao Ceará-Mirim partam da vila que abrigaria talvez uma estação de entroncamento:

Com effeito, pelo mappa que com este submetto ao esclarecido juizo de V. Exc. se evidencia, que o prolongamento desta ferro-via, deve ser feito de preferencia para o Principe, passando pela Macahyba, e tirando-se um ramal para o Ceará-mirim, o mais importante centro productor da provincia. (...)

No estado actual da estrada covém prolongal-a pelo vale do Jundiahhy até a ‘Macahyba’, e ahi bifurcal-a para o ‘Principe’ e ‘Ceará-mirim’.

Desde a antiga concessão da Estrada de Ferro do vale do Ceará-Mirim (agora declarada caduca), já havia no contrato uma cláusula específica estabelecendo que a ferrovia deveria passar obrigatoriamente por Macaíba. O ramal do Ceará-Mirim da ferrovia Natal-Nova Cruz foi obrigado a seguir esta recomendação, que fixava o ponto onde os trilhos deveriam cruzar o rio Jundiáí, mas os novos estudos orçamentários feitos pelo engenheiro fiscal pedem uma modificação importante no traçado original. A linha, que antes contornava a vila pelo oeste e atravessava o rio Jundiáí acima da povoação, devia cortar o rio ao leste de Macaíba, na altura do Ferreiro Torto, atrapalhando em muito o trânsito de barcos. (Fig. 25) José Cupertino defende o novo trajeto, um pouco mais curto, argumentando que haveria considerável economia nos fretes das mercadorias:



Para o systema de locomoção tão aperfeiçoado como as vias-ferreas as questões de distancia são de magna importancia, não só pela tração como também pelas tarifas.

A villa da Macahyba, pode gozar de beneficios da estação proxima sem gravar a produção do Ceará-Mirim; com effeito, a estrada atravessando o Jundiahy abaixo da villa, há mais kilometros de distancia proxima da em resultado o encurtamento de cerca de tres kilometros em toda a linha, que deve ser retificada em varios pontos para fim de ser montada: sendo assim ficará ella com um desenvolvimento maximo de 42 a 43 kilometros, isto é 7 legoas, entretanto, como esta tem mais de 45 kilometros, e portanto terá a empreza o direito de entrar por 8 legoas, a vista do art: 109 do Regulamento; nessas condições, e tratando-se de um centro cuja exportação media excede de 600 mil arrobas, ter-ce-há que virá elle a pagar de mais só pela exportação do seu principal genero, 15 contos anuaes, alem do que houver de pagar pelo resto da exportação e importação. (Correspondencia do Engenheiro Fiscal José Cupertino Coelho Cintra, 6 de Novembro de 1882)

O engenheiro questiona essas despesas, já que o pequeno canal que dava acesso à vila era suscetível ao regime das marés e só permitia a entrada de pequenas embarcações. Era visível o choque entre os ditames territoriais da estrada de ferro, com o antigo sistema de comunicações que lhe era anterior. O espaço obedecia agora à rígida geometria dos cálculos de linha. Número e cifras determinavam o trajeto, a qualquer custo.

As restrições orçamentárias impostas pelo engenheiro fiscal não se restringiriam apenas a assuntos ligados ao transporte. No seu relatório de 1883, ele criticaria o déficit do Tesouro Provincial, atribuindo o excesso de gastos a essa situação. Para o engenheiro, a autorização da lei n. 835 pela presidência da província, para auxiliar nas obras da matriz de Macaíba com 5:000\$000, era desnecessária e só viria a pesar nos cofres do tesouro. Novamente a vila aparecia como um sorvedouro de recursos.

Aos poucos, a fiscalização cada vez mais percebeu que o tradicional transporte por meio de comboios e barças que alimentava o comércio da vila da Macaíba era um poderoso concorrente para a estrada de ferro. Em 1886 foi construído um pequeno ramal da ferrovia para o engenho central de São José de Mipibu, que estava em construção naquele momento, para que o açúcar produzido não fosse enviado “para esta cidade ou para a villa da Macahiba, em costas de animaes, como fazem actualmente, e com grandes, difficuldades os agricultores daquella fertillissima zona.” Aparentemente procurava-se facilitar o transporte, mas o engenheiro fiscal mais a frente admite que os fretes das mercadorias devem ser urgentemente reduzidos, a fim de que se evitasse o desvio de “gêneros” para o porto da Penha e de Macaíba.



Fig. 25 – Mapa de modificação do ramal do Ceará-Mirim na altura de Macaíba. (1883) O trajeto original (em vermelho) contornava a cidade e cruzava o rio acima do porto do rio Jundiá. Pelo novo trajeto (tracejado) o acesso ao porto da cidade seria bloqueado. Fonte: Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 4B-217.

No entanto, o “desvio de gêneros” continuaria acontecendo, devido principalmente ao alto frete cobrado pela ferrovia. Em um editorial publicado em 31 de Janeiro de 1884, no *Jornal do Commercio*, de Recife, um correspondente do Rio Grande do Norte exemplifica essa situação através do caso de um comerciante que queria vender louça importada, adquirida em Natal, na vila de Arez:

Joaquim José Ribeiro & Bewdon, negociantes estabelecidos na villa de Arez desta provincia, importarão dessa cidade dous gigos de louça para serem conduzidas pela via-ferrea até a – parada – do Baldum, e d’ahi para Arez um carro ou animaes: foi-lhe pedido de frete na via-ferrea 21\$000.

Aquelles negociantes recuarão ante o alto preço do frete e deliberarão remetter por água até a villa de Macahyba e dahi em costas de animaes até á villa de Arez, importando todas as despezas em menos de 21\$, e sendo o caminho de maior percurso; é por essa causa que o assucar dos municípios de Papary e Arez é quasi tudo conduzido em costas de animaes já para a villa da Macahyba, já para Guarapes. (Arquivo Nacional, Fundo Diretoria de Obras Públicas (1873-1890), Caixa 5D-159)

O planejado ramal para o Ceará-Mirim, onde se produzia 65% de todo o açúcar da província, não foi levado à frente pela concessionária, devido a sua péssima situação financeira. A companhia também seria acionista de um projeto de construção de um engenho central no vale, ao tentar convencer a província da necessidade de construir o dito ramal.

Em 1887, o antigo trajeto proposto como ramal da NNC, que contornava o rio Jundiá, passando por Macaíba e São Gonçalo, é reformulado em estudo de João M. da Silva Coutinho, incumbido pelo governo imperial de fazer relatório sobre as Estradas de Ferro do Norte do Império. Para Coutinho, o melhor trajeto da estrada de ferro do Ceará-



Mirim deveria partir da margem esquerda do Potengi, de frente a Natal, aproveitando o antigo Aterro do Salgado, de onde persistiria a travessia por meio de balsas. Ainda considerando a concorrência dos entrepostos particulares do rio, Coutinho afirma que as casas exportadoras situadas em Guarapes e Macaíba iriam inevitavelmente mudar-se para a margem esquerda do rio, próximo à estação da ferrovia, deslocando para o outro lado do rio o centro comercial da capital. (COUTINHO, 1998, p. 74)

Em 1889, caduca o ramal da Natal-Nova Cruz, por causa da péssima situação financeira da Companhia. No mesmo ano é concedida uma estrada para o vale do Ceará Mirim ao Marjor Affonso de Albuquerque Maranhão e ao Engenheiro Charles Flemming Hargreaves, sob fortes protestos da NNC. Mas ainda não seria dessa vez que a ferrovia para o vale seria construída. Em 1890, eles transferem a concessão para a Companhia Brasileira de Estradas de Ferro e Navegação e em 1893 a encontraremos sobre concessão da Empresa de Obras Publicas no Brasil, com os trabalhos prosseguindo com muita dificuldade. (Arquivo Nacional, Caixa 4B-215 e 4B-216) Em 1903 o trajeto apontado é ainda passando por Macaíba.

Enquanto isso, o desempenho da NNC não era nem um pouco animador. Até 1901, ano em que ela foi resgatada pelo governo, quando passa a fazer parte de Great Western Brazilian Railway Company, não obteve um só ano de lucro. (Tabela 01)

Ano	Receita	Despesa	Déficit
1881	17:228\$195	25:329\$035	8:100\$840
1882	41:340\$740	105:714\$917	64:374\$177
1883	89:062\$630	189:836\$510	100:773\$880
1884	69:871\$240	229:316\$755	159:445\$515
1885	68:491\$510	227:067\$517	158:756\$007
1886	70:668\$820	194:930\$102	124:261\$282
1887	76:928\$280	181:506\$403	104:578\$125
1888	72:728\$070	149:199\$000	76:470\$930
1889	72:270\$930	148:701\$229	76:424\$299
1890	77:951\$140	164:925\$294	86:974\$154
1891	79:179\$250	166:649\$503	87:470\$253
1892	111:345\$170	163:262\$577	51:917\$407
1893	140:295\$160	190:675\$758	50:380\$598
1894	120:171\$820	230:411\$365	110:239\$545
1895	126:754\$674	220:780\$893	94:026\$219
1896	130:791\$877	285:890\$908	155:099\$031
1897	147:542\$721	259:095\$704	111:522\$983
1898	171:400\$973	330:447\$524	159:046\$531
1899	157:538\$203	300:463\$134	142:924\$931
1900	181:172\$574	299:399\$222	118:226\$648
1901	145:036\$480	335:750\$664	190:714\$184

Tabela 01 – Movimento Financeiro da Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company, de 1881 a 1901. Fonte: Relatório do Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas Antonio Augusto da Silva, 1902.



As ferrovias construídas nessa primeira fase atendiam à zona açucareira do Nordeste, bastante estreita no Rio Grande do Norte e na Paraíba e, portanto, muito próximas do litoral. Vimos que já existia nessa área uma rede de transporte que conectava estradas carroçáveis com os pequenos portos litorâneos. Esse escoamento era bem mais barato para os produtores, tornando-se um poderoso concorrente aos caríssimos fretes ferroviários.

O resgate da NNC e sua incorporação à Great Western faziam parte de uma política nacional de integração da rede ferroviária do país. A partir de então os trilhos da ferrovia se ligavam à cidade de Independência, na Paraíba, integrando Natal a duas capitais nordestinas, a cidade da Paraíba e Recife. Emcampar as ferrovias litorâneas tornou-se uma necessidade para o governo, cuja destinação mais visível na época era integrar a região litorânea, principalmente as capitais. A criação da Great Western, portanto não atendia critérios econômicos, mas a um plano de integração regional. Isso acentuou mais ainda a hegemonia de Recife, que tornou-se o principal ponto de confluência da rede de estradas da GWR.

Após a desastrosa experiência das ferrovias da cana-de-açúcar, o novo regime republicano pensará em outra lógica para as estradas de ferro. Nesse novo ciclo ferroviário, o investimento será feito diretamente pelo governo e os portos das capitais continuarão sendo os pontos de partida das estradas, só que agora buscarão as zonas produtivas do interior. Teoricamente, as estradas de ferro “centrais” tentarão diminuir o abismo entre as capitais litorâneas e o interior quase inexplorado do Brasil. No Rio Grande do Norte, os poderes locais usarão a seca de maneira muito específica para justificar esses empreendimentos federais.

1.3. O projeto federal de hegemonia das capitais: a comissão de Melhoramentos do Porto de Natal e a Inspeção de Obras contra Seca (IOCS)

Durante a República Velha, as principais obras federais realizadas nos estados serão os melhoramentos dos portos. O escoamento da produção dos estados era feito por meio dos portos situados nas cidades litorâneas, das quais partiam as principais estradas em direção às zonas produtoras. Assim descreve Vargas a situação dos portos durante a República Velha:

Os portos eram quase todos constituídos por trapiches e pontões dos quais saíam pequenas embarcações ou balsas que levavam as mercadorias aos navios de maior porte fundeados ao largo. Embora, durante o Império, tivesse havido grande produção de estudos e projetos visando à construção de portos, pouco foi realizado. O único porto de atracação era o do Rio de Janeiro, com suas duas docas: a da Alfândega e a do Mercado, porém ambas de pequeno calado. (VARGAS, 1994, p. 189)



Diante desse quadro, era natural “que uma das principais realizações republicanas no campo da engenharia civil, tinha sido a construção de portos marítimos.” (VARGAS, 1994, p. 189) Além da necessidade econômica de escoar a produção dos estados, havia outros fatores em jogo. O porto era por onde as outras nações viam o Brasil, uma nova nação republicana, com aspirações progressistas e modernizadoras:

Compenetrados da necessidade de melhorar os nossos portos marítimos, vestibulo e salão onde recebemos o estrangeiro e que primeiro o impressiona acerca do nosso estado, além de ser o complemento indispensável á viação do paiz e imprescindível meio de entreter e fomentar o commercio tanto interno como externo, as relações internacionaes e boa parte das patrias, para elles teem todos os Governos, assim recentes como do regime anterior, dirigido os seus cuidados. (...)

Foi o tempo, em que contentava a navegação um bom e abrigado ancoradouro, bem o conheceis. Hoje o navio exige acostamento e descarga rapida. Não valêram, de certo, os sacrificios que demanda a grande velocidade, si ao vapor atracado não acudissem promptamente potentes e perfeitos machinismos e desembaraçal-o da carga e pol-o em pé de continuar a sua derrota. O passageiro, fatigado dos esforços feitos ao sacudir das ondas, olha desgostoso, comquanto resignado, o novo intermediario ainda embarcação, em que tem de metter-se para alcançar o desejado repouso em terra; a sua aspiração, que todos os povos buscam satisfazer, é passar immediatamente do navio á terra, da coberta ao caes. Com a satisfação dessas e de outras aparentemente comesinhas, mas muito justas e muito sentidas necessidades, fomentaremos o commercio e daremos incremento ás nossas relações. (Relatorio do Ministro da Indústria Viação e Obras Publicas Antonio Francisco de Paula Souza, 1893, p. 65-68)

No Rio Grande do Norte, desde meados do século XIX, o porto de Natal será alvo de vários estudos e tentativas de melhoramento. Em 1847, é feito um levantamento do canal pelo Capitão Tenente F. T. Ferreira, indicando-se os melhores acessos ao porto, dependendo da direção do vento, do tipo da maré e dos obstáculos encontrados no rio. No entanto, o primeiro diagnóstico técnico será dado pelo engenheiro inglês J. Hawkshaw, a partir de uma comissão do governo imperial, que aconselhou o arrasamento de uma seção do recife da boca da barra e a dragagem do canal. Em 1890, o engenheiro Souza Gomes, ajudante da comissão de conservação do porto de Recife, é enviado para fazer estudos no porto de Natal e indicar os melhoramentos necessários.

A partir da visita desse engenheiro, o Governo abre um crédito para aquisição do material necessário para a dragagem do canal e destruição das rochas, segundo o projeto apresentado por Souza Gomes. Ainda em 1890, o porto de Natal passa a fazer parte do segundo distrito dos portos marítimos, com um engenheiro específico, responsável também pelas obras e estudos dos portos da Paraíba, Pernambuco e Alagoas. Desde então, têm-se verbas regulares para melhoramento do porto. Em 1893, com a extinção das inspe-



tórias dos portos, é criada uma comissão especial e independente para Natal, a Comissão de Melhoramento do porto de Natal, “incumbida de firmar o projecto definitivo de melhoramentos, completando os estudos e observação de ventos, correntes e marés, de que estava encarregada a inspetoria do districto.” (Relatorio do Ministro da Industria, Viação e Obras Públicas Antonio Francisco de Paula Souza, 1893)

No entanto, até 1896 os diversos recursos, liberados pelo governo federal, não puderam ser devidamente aproveitados, devido ao mau gerenciamento das inspetorias e comissões no Rio Grande do Norte. Somente em 1900, após um estudo adequado das condições do porto, é que foi determinado o melhor plano de trabalhos a seguir.

Apesar disso, nem sempre as obras tinham a regularidade esperada, diante das inúmeras dificuldades de atuação da comissão no Estado. As verbas eram liberadas, mas nem sempre podiam ser utilizadas devidamente. (Tabela 02) Em 1902, por exemplo, o engenheiro Gaspar Nunes, responsável até então pela comissão, pede exoneração do cargo para fugir das perseguições empreendidas a sua pessoa pelo governo local, por causa da recusa em ceder cargos e favores a parentes e apadrinhados da elite política do estado. Depois da sua exoneração, os estudos registrados em documentos e mapas somem, atrapalhando bastante o prosseguimento das obras no porto. (Arquivo Nacional, Fundo do Ministério dos Transporte, Caixa 4B-450)

A atuação dessa comissão federal ainda seria influenciada por outros componentes locais nos anos seguintes. As obras seguiriam sua regularidade a partir de 1902, sob direção do engenheiro Antonio Pereira Simões, quando o Rio Grande do Norte foi assolado por uma terrível seca. Natal foi ocupada por milhares de retirantes que embarcavam nos vapores do norte em busca de trabalho nos seringais, os quais fizeram expor na capital a face mais aterradora da miséria no interior.

Em 1904, a Comissão de Melhoramentos do porto de Natal, juntamente com a administração local, começa a utilizar as verbas destinadas aos melhoramentos do porto de Natal para empregar os retirantes em obras da capital, as quais atendiam tanto ao “embelezamento” da cidade como às obras do porto. O material dragado do leito do rio era transportado por esses trabalhadores, que recebiam um pequeno ordenado, para aterrar a praça Augusto Severo. Ainda lhes era permitido fixar residência nos arredores da “Limpa”, para que suas habitações auxiliassem na fixação das dunas móveis que aterravam o canal do porto.



Anno	Credito Votado	Quantia Despendida
1893	333:000\$000	33:978\$814
1894	147:000\$000	55:522\$177
1895	200:000\$000	13:255\$336
1896	250:000\$000	11:400\$000
1897	100:000\$000	85:624\$402
1898	177:540\$000	156:054\$058
1899	179:620\$000	20:198\$600
1900	178:620\$000	167:086\$994
1901	100:000\$000	99:996\$789
1902	211:040\$000	210:371\$631
1903	211:040\$000	209:611\$447
1904	331:040\$000	331:040\$000
Total	2.418:900\$000	1.394:140\$248

Tabela 02 – Créditos votados para a Comissão de Melhoramentos do porto do Natal e as quantias despendidas das verbas. Até 1900 as verbas não puderam ser usadas plenamente. Fonte: Relatório da Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal in: Mensagem do Governador Augusto Tavares de Lyra, 1904.

Mais do que “auxiliar” esses indigentes, havia um temor real de que a massa de famintos trouxesse inconvenientes para o andamento das obras no porto. O Chefe da Comissão de Melhoramentos do porto de Natal assim descreve o que acontecia na cidade quando as verbas para o porto eram liberadas: “levas de retirantes começaram a affluir á cidade, invadindo-me os galpões de nossas instalações e ahi prohibindo o trabalho.” (Relatório da Comissão de Melhoramentos do porto de Natal, 1905 – 4B319, p. 17)

Era quase impossível desconsiderar essa realidade e prosseguir impassivelmente as obras da comissão. No início de 1904, um aviso do Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Lauro Severiano Müller, aprova a ampliação da atuação da Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal para a de “Estudos e Obras contra a Secca no Estado do Rio Grande do Norte”. (Relatório do Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, 1905, p. 671) Esse aviso na verdade apenas autorizava formalmente a utilização da verba da Comissão de Melhoramentos para empregar os flagelados nas obras do porto.

Logo em seguida, essa nova Comissão ganha autonomia, sendo designado para chefiá-la o jovem engenheiro José Mattoso Sampaio Corrêa, que inicia suas atividades no dia 12 de março de 1904.

Essa comissão ocupava um local privilegiado na hierarquia administrativa do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, sendo o engenheiro responsável subordinado apenas ao Ministro. A atuação do governador Tavares de Lyra, que posteriormente ocuparia um ministério do Governo de Afonso Penna seria decisiva na criação dessa instituição. As obras eram executadas segundo a aprovação dos estudos pelo Governo, no entanto, caso fossem de caráter urgente, poderiam ser aprovadas independentemente dessa autori-



zação. Dentre as instruções designadas a comissão, aprovadas pela portaria de 23 de fevereiro de 1904, estavam as seguintes:

- I. A construção da Estrada de Ferro Ceará-mirim e o melhoramento de outras vias de comunicação que liguem os pontos affectados pela secca aos de facil comunicação com os melhores mercados e aos centro productores.
- II. A construção de obras de açudagem nos pontos mais convenientes e que não exigindo trabalhos importantes de alvenaria, possam, entretanto, satisfazer as necessidades urgentes provenientes da secca.
- III. A construção de poços poucos profundos, onde fôr conveniente ou exequível.
- IV. O estudo do traçado mais conveniente de uma estrada de ferro, que partindo do ponto mais apropriado do littoral, atravesse a região assolada pela secca, compreendendo o estudo comparativo dos portos de Mossoró, Macáo e Natal.
- V. A indicação dos açudes que possam resistir a tres annos de secca e que devam ser construidos na referida região, e bem assim o estudo daquelles que o Governo julgue necessario fazer, compreendendo o das obras complementares de irrigação.
- VI. O estudo dos poços profundo mais convenientes, tendo em vista a natureza geologica da região.
- VII. Os demais estudos e cosntrucções que o Governo determinar.

A aprovação dessa comissão indica uma mudança de escala no entendimento da problemática das secas no Rio Grande do Norte. O simples melhoramento do porto da capital não resolveria os problemas advindos dessa calamidade pública. Vale salientar que antes da Comissão de Estudos e Obras contra a Seca, a atuação do Estado em relação ao problema, na maioria das vezes, era apenas paliativa, limitando-se a auxílios e esmolos, medidas que já eram extremamente criticadas até mesmo durante o império, inclusive pela administração local do Rio Grande do Norte. Essas medidas haviam levado os retirantes a acumularem-se nas principais cidades onde os socorros eram distribuídos, gerando um despovoamento e conseqüente desaceleração da economia no sertão. Isso sem falar na facilidade com que as epidemias ceifavam vidas nas cidades ocupadas, encontrando uma grande quantidade de pessoas desnutridas e debilitadas reunidas em um só local. O despovoamento ainda era agravado pela política de imigração incentivada pelo governo federal no início do século XX para assegurar a posse e ocupação do Acre, levando-se em consideração que o norte já atraía muitos nordestinos, pois passava por um *boom* econômico, em decorrência do ciclo da borracha.

A Comissão de Estudos e Obras contra os efeitos da Seca no Estado do Rio Grande do Norte foi embrião de uma instituição que teria seu raio de atuação bastante abrangente. Em 1907, a encontraremos com o nome de Superintendência dos Estudos e Obras Contra os Efeitos da Seca e atuando nos estados do Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte e Piauí. Em 21 de outubro de 1909 iniciam-se as atividades da “Inspeccoria de Obras contra



as Seccas” – IOCS e em 9 de julho de 1919 é aprovado o regulamento da “Inspeção Federal de Obras contra as Seccas” ou *IFOCS*.

Sumariamente, assim teremos a evolução dessa instituição: 1) Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal, de 1893; 2) Em 1904, comissão de Estudos e Obras contra a Secca no Estado do Rio Grande do Norte que se desvincula da Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal, mas ainda mantém-se como órgão federal; 3) Em 1907, Superintendência dos Estudos e Obras Contra os Efeitos da Seca; 4) Em 1909, Inspeção de Obras contra as Seccas (IOCS); 5) Em 1919, Inspeção Federal de Obras contra as Seccas”, ou *IFOCS*.

Procurar-se-ia agora entender a região nos mais variados aspectos e atacar o problema através de obras que permitissem não só socorros, mas o desenvolvimento da região e a geração de renda para a população atingida pelas secas.

Por um lado, seriam estimulados estudos climáticos e geológicos para prover a população de água durante os períodos de estiagem. Por outro as estradas de ferro receberiam especial atenção como geradoras de renda, através do emprego direto de retirantes nos trabalhos de construção,²⁵ para levar auxílio às áreas atingidas pelo mal e escoar a produção da região sertaneja, agora importante geradora de renda para os cofres do governo com a ascensão do algodão.

A estrada de ferro do Ceará-Mirim, antigo desejo dos senhores de engenho do vale do Ceará-Mirim, pôde finalmente ser concretizada, depois de uma série de descaminhos.

Vale salientar que havia outra estrada de ferro sendo planejada, que deveria partir de um local mais conveniente no litoral e atravessar o sertão nas áreas mais assoladas pela seca, chamada de Estrada de Ferro Central do Rio Grande. Não havia ainda se definido de onde essa ferrovia partiria e seriam feitos estudos comparativos para determinar o porto mais adequado para receber esse investimento. Três cidades seriam candidatas a receber a estação inicial da estrada: Macau, Mossoró e Natal. Encontraremos registrados nos documentos e periódicos de então uma disputa acirrada entre as duas últimas cidades, no momento que a comissão de estudos começou a efetuar os estudos comparativos. O discurso humanitário de auxílio às vítimas da seca será posto de lado e a afirmação de Natal como capital entrará em confronto com regiões do Estado. A rivalidade agora mudava de escala,

²⁵ A princípio, os retirantes eram empregados em trabalhos não-especializados, como limpeza de terrenos e transporte de material, a mão-de-obra especializada vinha de fora. Os conhecimentos técnicos gradativamente começam a ser absorvidos pela mão-de-obra local, posteriormente serão repassados dentro do núcleo familiar. Depois apareceriam escolas especializadas para formar mão de obra ferroviária. Entre as primeiras instituições locais que promoviam tais cursos, temos a Escola de Aprendizes Artífices e a Liga Artística Operária de Natal. Aí encontraremos o embrião do proletariado urbano de Natal. (Fonte: Acervo do autor).



as disputas incitadas na época em que o rio Potengi era a principal veia de transporte são insignificantes perante o reordenamento territorial provocado pelos grandes investimentos federais da Comissão de Obras contra a Seca no Estado. (Fig. 52)

Esses investimentos nem sempre teriam o fim “humanitário” a que se propunham, pois os poderes locais iriam direcionar claramente esses recursos para a região que mais lhes convinha e com um propósito bastante explícito.

1.4. O planejamento da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte: A disputa entre Mossoró e Natal

Em 1875, uma lei provincial concedia ao comerciante suíço João Ulrich Graf autorização para construir uma estrada de ferro que partisse de Mossoró e chegasse até os limites da província, rumo a Apodi e Paus dos Ferros. O comerciante responsável pela concessão ainda previa o prolongamento da estrada até o rio São Francisco. O apoio financeiro esperado por Graf acabaria não chegando e a concessão seria declarada caduca em 17 de junho de 1882. (Rosado, 2000, p. 34-35)

Esse seria o embrião da Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco; apesar de ele não ter sido concretizado durante o império, o “sonho grafiano” foi retomado pelas elites de Mossoró na república, quando se começou a pensar numa política mais ampla de combate às secas, que incluía a construção de uma estrada de ferro que cruzaria as áreas mais assoladas pela seca. Em 1903, encontraremos o jornal *O Mossoroense* noticiando o resgate dessa proposta pelo ministro da Viação e Obras Públicas Lauro Muller, “para impedir o exodo das populações flagelladas pela secca e fornecer sal às zonas creadoras da Bahia e Minas Geraes.” (*O Mossoroense*, n. 31, 1903, p. 3)

Logo começaria uma verdadeira campanha a favor desta estrada nos jornais de Mossoró, iniciada antes mesmo da formação da Comissão de Obras contra as Secas no Rio Grande do Norte. *O Mossoroense* publicaria no mesmo ano duas poesias musicadas, onde vê o “sonho grafiano” como a grande solução para o flagelos das secas. A Estrada de Ferro e a Seca eram personificados nos versos como heroína e vilão respectivamente:

Estrada de Ferro
(Ao pé da viola)

Quando por sobre os trilhos,
Espantando até os novilhos,
Passarem grandes vagões;
Nós veremos paes e filhos
Alegres nos seus serões,
E um cabra, todo pachola,
Cantando ao pé da viola



Por estes largos sertões:

“Sahe d’ahi, secca safada;
Ja que tu não vales nada
Com teus cortejos de dó,
- Deixa passar nossa estrada,
Cobrindo tudo de pó,
Acabando com a desgraça
Que fazes na populaça,
D’aqui até Cabrobó.”

(Estrilho)

E a secca triste
Sahio, sahio,
Se ainda existe,
Ninguem mais vio.

“Ontem o tempo já passou;
Desde que a estrada chegou
Chegou com ella a fartura;
Nunca mais alguém chorou
A falta de rapadura,
Do leite, queixo ou coalhada,
Sahe d’ahi secca safada,
Com a tua cara dura.”
(O Mossoroense, n. 29, 1903, p. 3)

No entanto, a instalação de linha não seria feita sem obstáculos, havia rumores que os poderes locais, sediados em Natal, - e de facções políticas diferentes das de Mossoró - não eram favoráveis à Estrada de ferro:

Vagam boatos por esta cidade de que o Exmo. Sr. Governador deste Estado faz opposição à construcção da estrada de ferro d’aqui ao rio de S. Francisco, o que não tem fundamento algum.
Quem conhece de perto o Dr. Alberto Maranhão não pode suppol-o capaz de actos desta ordem.
S. Excia. não sacrificará nunca o interesse geral do Estado e quiça do Paiz inteiro, á um exagerado bairrismo.
Por nossa vez, em quanto não tivermos provas exhuberantes, não o acreditaremos. (O Mossoroense, n. 32, 1903, p. 2)

Um mês antes da comissão de estudos chegar ao estado, *O Mossoroense* começa a publicar uma série de artigos favoráveis ao traçado grafiano, que geralmente ocupam a primeira página do jornal. (Fig. 26)

Em 23 de fevereiro de 1904, é aprovada a portaria com “Instrucções para estudos e construcção de obras contra os effeitos da secca no Estrado do Rio Grande do Norte”. É escolhido para chefiar a comissão o engenheiro Sampaio Correia, recém-formado pela Escola Politécnica. Antes de designá-lo para essa comissão, o Ministro da Viação e Obras Públicas Lauro Miller havia recusado o jovem engenheiro para chefe de seção das Obras da



Avenida Central, para Inspetor Geral de Obras Públicas do departamento de Abastecimento d'água na capital federal e até mesmo como auxiliar do general Souza Aguiar na Exposição Universal de Chicago por considerá-lo muito jovem e inexperiente. Os mesmos motivos que fizeram o ministro recusar a participação de Sampaio Correia nestes cargos, fariam com que escolhesse o engenheiro para chefiar a comissão de obras contra a seca, pois a situação no estado do Rio Grande do Norte era precária e, segundo o ministro, o sucesso de tal empreendimento dependia da audácia e coragem dos jovens técnicos.

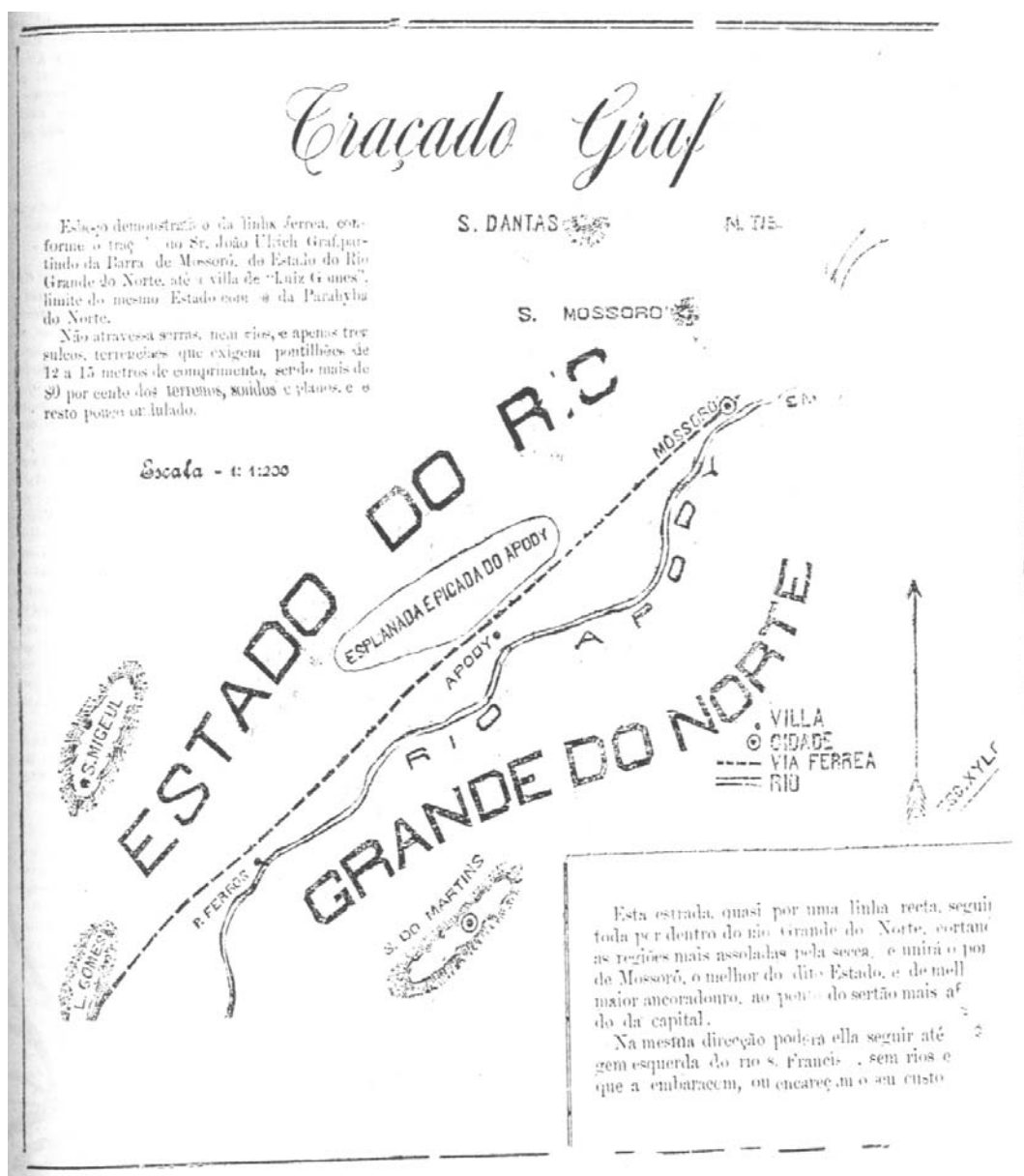


Fig. 26 – Traçado Grafiano, publicado na primeira página do jornal O Mossoroense em 12 de fevereiro de 1904. Uma das principais qualidades do trajeto, segundo o jornal, é seu traçado quase retilíneo, o que tornaria sua execução facilitada. Notar que o nome do Estado está em destaque no mapa, já que os seus defensores reforçavam que a estrada era um bem para o Rio Grande do Norte em geral e não apenas para uma cidade específica. Fonte: Jornal O Mossoroense, n. 42, 1904, p. 1.



A comissão organizada por Sampaio Correia, composta igualmente por jovens recém-formados, como Luiz Batista, Henrique de Novaes, Barrozo, entre outros, chegaria a Natal no dia 12 de março de 1904, reiniciando prontamente os trabalhos de construção da Estrada de Ferro do Ceará-Mirim e de estudos de uma nova estrada de ferro, a Central do Rio Grande do Norte (EFCRGN), que deveria cruzar o interior do estado, atravessando as áreas mais assoladas pela seca, mas ainda não tinha ponto de partida determinado. Enfrentariam longas e penosas excursões pelo interior, que durariam cerca de 20 dias, com dificuldades de transporte e alimentação, num período em que a seca estava no auge. (Juvenal Lamartine In GUERRA, 1989, p 59-61).

Dezessete dias após a chegada da comissão em Natal, o *Diário do Natal* publica uma matéria intitulada “Estrada de Ferro de Penetração” na qual se esboçava um trajeto em que a EFCRGN se apresentava como um prolongamento da estrada do Ceará-Mirim até rio São Francisco. Poucos dias depois o *Mossoroense* publica uma matéria contestando o traçado, afirmando que o mesmo teria de cruzar muitos rios e fazer muitas voltas, encarecendo bastante o trajeto. O principal argumento do jornal é que a estrada seria um benefício para o Estado, muito mais do que para uma cidade específica. A capital inclusive sairia lucrando com o empreendimento:

Nos esforçamos pela estrada de ferro d’aqui ao rio S. Francisco, porque satisfaz interesses comuns, e se entende de tal forma com o bem geral que a sua não construção prejudicaria mais á Nação e ao Rio Grande do Norte, do que ao esquecido e desprezado Mossoró, aliás o centro mais productivo e mais commercial do Estado, e que portanto, mais concorre para as rendas e sustentaculo do mesmo Estado. Sentimos que a Natureza não tivesse favorecido a capital do Estado com terrenos eguaes aos daqui ao rio S. Francisco, porem facil e de ver-se se lucros e glorias resultarem da estrada, que advogamos, d’elles e d’ellas participará vantajosamente a nossa Capital. (O Mossoroense, s/n, 1904, p. 2)

No mesmo número, o jornal faz um artigo adulatorio ao engenheiro chefe da comissão e apresenta a primeira de uma série de “Cartas Abertas ao Illustre Dr. Sampaio Correia”, na qual faz uma crítica direta à mal projetada ferrovia Natal-Nova Cruz, agora pertencente a Great Western, e aos interesses pouco “humanitários” envolvidos nessa empreitada:

Como se não fôra bastante o dispendio de grandes sommas com socorros publicos, a conhecida açudagem, que sem agua – tem levado muito dinheiro agua baixo, e as pequenas estrada de ferro para recreio das Capitaes e dos Capitalistas, mais tem aggravado, em pura perda, a situação financeira do nosso querido Paiz. (O Mossoroense, s/n, 1904, p. 2)



O jornal continua sua crítica, destacando a inadequação do traçado da estrada, feito única e exclusivamente para atender à capital e desvinculado de uma política territorial mais ampla de socorro aos flagelados:

As pequenas estradas de ferro, como as temos, partindo das Capitaes, pela impropriedade do curto terreno, que cortam, não apresentam novos productos, industrias novas, rendimentos bastantes, e menos em epochas, como esta, trazem socorro, que mitigue, sequer os soffrimentos do povo. (O Mossoroense, s/n, 1904, p. 2)

O engenheiro Sampaio Correia viria a Mossoró somente em junho, e durante os meses seguintes o jornal publicaria mais artigos da série “Carta Aberta” em que o periódico acompanhava os passos da comissão no estado, reforçando mais ainda a defesa pela estrada de ferro do Mossoró ao São Francisco e criticando o traçado da Capital ao Seridó. Segundo o jornal, a estrada que partisse da capital serviria mais aos interesses da elite administrativa e dos seus parentes e amigos. (O Mossoroense, n. 48, 1904, p. 2)

Após a chegada do engenheiro – bastante comentada e minuciosamente acompanhada pelo jornal – as matérias sobre a estrada se avolumam e seguindo uma linha nitidamente mais “panfletária” o jornal *O Mossoroense* chega a alterar o clichê xilográfico do cabeçario da primeira página para uma locomotiva saindo de um túnel, com uma pequena placa intitulada “Graf”. (Fig. 27)

Seguindo uma proposta mais “analítica” o jornal *O Commercio de Mossoró*, “Orgam do commercio, da industria e da lavoura” da cidade de Mossoró, publica uma série de 12 artigos analisando a problemática da seca intitulada “Pelo Rio Grande do Norte”, entre janeiro e maio de 1904. Os argumentos do jornal são bastante semelhantes aos do *Mossoroense*. O jornal também se posiciona contra a estrada central partindo de Natal, apesar de ser favorável à estrada do Ceará-Mirim:

Tem se fallado na Capital do Estado no Ceará-mirim, talvez com risivel gesto dos habitantes dessas paragens, que melhor sabem serem aquelles terrenos baixos e alagadiços, de difficil trafego nas pequenas enchentes e intransitaveis no curso e periodo de invernos rigorosos. Existe de há longo tempo a justa e merecida aspiração de ligar o uberimo valle do Ceará-mirim á Capital do Estado por meio de um ramal da estrada de ferro já ali existente; isto independente da via ferrea de penetração que se projecta realisar ligando diversos Estados da União. (O Commercio de Mossoró, n. 8, 1904, p.1)



Fig. 27 – Primeira página do Jornal O Mossoroense de 16 de Junho de 1904, saudando a chegada da comissão chefiada por Sampaio Correia à cidade de Mossoró. Um clichê xilográfico foi feito especialmente para a ocasião, sem falar no cabeçalho do jornal que já havia mudado para a locomotiva desde do número anterior, de 12 de junho de 1904. Fonte: O Mossoroense, n. 50, 1904, p. 1.

Apesar da campanha persistente nos jornais e nos bastidores da política do estado, a estrada de ferro central acaba tendo como ponto de partida a cidade do Natal, sendo portanto, a Estrada de Ferro de Natal a Ceará-Mirim o primeiro trecho da Central.

Os boatos de que Alberto Maranhão era contra a ferrovia de Mossoró não eram infundados. De fato, o governador era favorável a uma política de centralização dos fluxos comerciais na capital, como demonstra abertamente em sua mensagem de 1904:

Não basta que tenhamos aqui armazens de recebimento de genero exportaveis; é necessario um facil accesso aos pequenos mercadores, que actualmente ficam todos em Ceará-mirim, Macahyba, Mossoró, Açú e



outros pequenos mercados de compra e venda, com prejuizo da capital, cuja superioridade incontestavel de seu ancoradouro tem sido neutralizada pela dificuldade da venda a retalho das mercadorias importadas e pelo prejuizo do commercio em grosso que tambem se não desenvolve porque os negociantes das pequenas praças dispensaram com vantagem o intermedio das casas aqui importadoras, recebendo directamente suas mercadorias.

No dia 11 de outubro de 1905 seriam expostas as seguintes razões para a escolha do local, no jornal *O commercio* do Rio de Janeiro:

Os estudos procedidos durante o anno ultimo mostraram que a linha ferrea de penetração que mais convém aos interesses da zona flagellada, é aquella que for construída em prolongamento da Estrada de Ferro Natal a Ceará-Mirim, já por ser o porto de Natal o mais apropriado para o centro de convergência da futura rede de estradas de ferro do Rio Grande do Norte, já por ser este traçado o que apresenta melhores condições technicas, como indicam os estudos de reconhecimento procedidos em differentes valles dos principaes rios da região

O porto de Natal é superior aos demais portos do Rio Grande do Norte, porque offerece melhor abrigo ás embarcações e tem maiores profundidades, além de ser francamente acessível em qualquer maré pelos navios brasileiros que viajam na nossa costa, facto que não se verifica com os outros portos a elle comparaveis, que só dão entrada aos vapores de pequena cabotagem e isto mesmo apenas na occasião da preamar; demais está situada neste porto a cidade de Natal, capital do Estado, que precisa ter facil comunicação com o interior, e estão em andamento as obras de que carece o porto, cujo melhoramento é incontestavelmente de custo muito inferior áquelle que teria de ser feito em qualquer um dos outros.

Por outros lado, qualquer estrada de ferro que tivesse o seu extremo inicial em algum desses ultimos portos, si bem que pudesse acompanhar os valles de um dos rio Piranhas (Assu) ou Apody (Mossoró), e, portanto, attingir igualmente a zona flagellada, ficaria isolada, sem ligação alguma com a rede de linhas ferreas actualmente existente do paiz, o que constituiria, sem duvida, grave inconveniente. (Relatorio do Ministro da Indústria, Viação e Obra Públicas, Lauro Severiano Müller, 1906, p. 629)

O Mossoroense irá reagir a essa escolha com um artigo claramente direcionado à administração estadual, sediada em Natal. Novamente reforça que a estrada de Mossoró seria um trajeto que beneficiaria o Rio Grande do Norte como um todo e não somente a capital:

Carecemos insistir sobre o infundado pretexto de prejudicar á Capital do Estado a estrada que ligar este porto ao rio S. Francisco.

Semelhante allegação pècca, primeiro que tudo, pela falta de criterio que a reveste. Com effeito, se a salvação publica reclama a construcção dessa estrada, se ella vêm servir não a um Estado, mas a todos os que soffrem periodicamente as seccas, cujos effeitos perniciosos por ella desaparecerão; se della depende o grande allivio para os cofres publicos, assegurando, ao mesmo tempo grandes rendimentos á Nação, devia ser prejudicada ou não se deveria construir-a, poruqe o *interesse da Capital de um Estado* viria, por ventura, a soffrer com a construcção da mesma estrada? [grifos do autor] (*O Mossoroense*, n. 55, 1904, p. 2)



O Jornal chega mesmo a propor a mudança de capital para que os interesses do estado e da nação fossem atendidos. Era inconcebível encarecer e adaptar os trajetos de uma ferrovia para a manutenção de uma cidade como capital:

Semelhante disparate não podia alinhar-se em cérebro algum, quando mais na mente elevada de um estadista, que devia prever – que neste caso, essa capital teria de ser mudada antes de que por ella sacrificarem-se os interesses vitais de uma Nação inteira. (...)

A vista de tudo isto, que constitue verdades manifestas – não nos parece logico, nem patriotico que se queira prejudicar interesses comuns sob fundamentos que não existem, e quando existentes fossem não deviam prevalecer; pois antes mudar-se a Capital de um Estado, do que prejudicar-se uma Nação para se a conservar. (O Mossoroense, n. 55, 1904, p. 2)

É preciso considerar, evidentemente, o comprometimento do jornal com as elites do oeste potiguar, apesar de ostentar um discurso pretensamente “neutro”, a favor do “estado” e da “nação”. É fato que havia uma rivalidade política entre a região do oeste e o litoral leste do Rio Grande do Norte, e as cidades de Mossoró e Natal eram sedes dessas lideranças políticas. Nem sempre os periódicos mossoroenses irão assumir um posicionamento em prol da região, defendendo inclusive intervenções mais locais na cidade de Mossoró.

Quando parte dos embelezamentos promovidos na capital foram concluídos, *O Commercio de Mossoró* irá publicar um artigo defendendo reformas análogas em Mossoró.

Conhecida em todo o Paiz, já pelo adeantamento e civilização que tem revelado, collocando-se a vanguarda das grandes ideas e conparticipando das glórias de celebres acontecimentos nacionaes, como a abolição dos escravos, em que ella foi até primeira e precedeu de annos a mãe Patria; já pela importancia do seu commercio, desenvolvimento e riqueza de suas industrias, Mossoró precisa elevar se tambem materialmente e corresponder pela somma de beneficios e melhoramentos de que deve gosar, á fama e ao renome de uma Cidade adeantada.

E’ uma sentença de Pericles que uma Cidade deve reflectir o progresso do povo que a habita. (O Commercio de Mossoró, n. 66, 1905, p. 1)

Entretanto, há uma importante diferença nos argumentos do artigo, comparando-se à situação de Natal. Apesar de usar a mesma metáfora antropomórfica que representava a capital, *O Commercio de Mossoró* defende que a cidade já está devidamente integrada ao corpo, e que a municipalidade deveria apenas fazer com que os progressos advindos da circulação comercial fizessem se refletir devidamente no espaço urbano.

“Mal estariamos nós, porém, se nos quizessem julgar por uns tantos serviços que têm sido descurados e nos quaes a actividade da administração municipal não tem imprimido a feição moralisadora das reformas necessarias.

São como que partes de um corpo não attingidas ainda pelo sangue oxigenado que lhe dá força e vigor.” (O Commercio de Mossoró, n. 66, 1905, p. 1)



Apesar disso, é necessário salientar que Mossoró realmente era o escoadouro de boa parte da produção do sertão no início do século XX. Numa descrição contida em um documento elaborado como resposta ao Questionário dos municípios, num relatório datado de 16 de janeiro de 1886, a cidade já era tida provavelmente como a primeira praça comercial da província:

Esta cidade está situada à margem esquerda do rio Mossoró, em campo completamente plano e varzeado. As suas ruas são geralmente largas, espaçosas e alinhadas, contando algumas praças ou quadras regulares e agradáveis, com princípios de arborização. As casas são em geral térreas mas quase todas de edificação e gosto moderno, contando-se entre elas alguns sobrados elegantes e vistosos. Seus principais edifícios são a igreja matriz, ultimamente melhorada ... sobretudo na parte interior, o palacete da casa de câmara, com espaçosos salões para as audiências, sessões do jury e eleições contendo ao rés do chão a cadeia pública bem gradeada e segura e com excelente muralha em toda a roda; a casa da maçonaria de gosto moderno, com gradeamento e arborização; a casa da escola pública ainda não-concluída; a casa do mercado; e o cemitério público do lado oeste na distância pouco mais ou menos de um quilômetro da igreja matriz. Esta cidade, sendo, com é, mercantil e talvez pela sua topografia a primeira praça da província tem diversos e variados estabelecimentos comerciais, recebendo do interior de quatro províncias limítrofes, variados produtos, que exporta para diversas praças do Império e para o estrangeiro por baldeação. (Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BNRJ), II-32, 28, 19, 16/01/1886)

O porto de Mossoró, em 1903, havia exportado mais algodão do que todos os outros portos do estado reunidos: os de Macau, Assu, Natal e Macaíba. A cidade, de fato, tinha sido palco das piores desgraças da seca, e era o local onde se acumulavam a maior parte dos retirantes do estado; o argumento dos periódicos era que a estrada traria melhorias concretas para essa região castigada pela seca, caso partisse de Mossoró.

A rivalidade entre Natal e Mossoró será mais exacerbada ainda quando, em 1911, foi proposto um ramal da Estrada de Ferro Central para Mossoró, o que veio a despertar discussões calorosas nos jornais locais da cidade. (ROSADO, 2000, p. 56) O Governador Tavares de Lyra já declarava cinco anos antes que da Estrada Central do Rio Grande do Norte “se poderão entroncar novos ramaes, que partam de Macau e Mossoró, será de futuro, a linha principal de uma vasta rêde que attenderá ás multiplas necessidades de transporte.” (Mensagem do Governador Augusto Tavares de Lyra, 1906, p. 9)

Mesmo quando a construção da ferrovia Mossoró-São-Francisco foi empreendida em 1915, as discussões não cessariam. A política territorial do Governo Federal era dinamizar os portos das capitais, que ainda era reforçada pelas elites administrativas do estado. Tanto a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte como a Conde d’Eu, na Paraíba, partiam das capitais para buscar as zonas produtivas do interior, o que gerou um obstá-



culo para expansão da linha férrea de Mossoró. O Senador Meira Sá desmascara essa antiga rivalidade e indica uma clara orientação dos investimentos de transporte em função das capitais administrativas:

Não se fazem estradas para opulentar cidades em detrimento dos povos; fazem-se para o bem estar e desenvolvimento destes, cuja prosperidade os tornará opulentos quando for tempo. (GUERRA, Phelipe. **A Seca de 1915**: Crônica documentada, p. 107, apud. LIMA; TAKEYA, 1987, p. 84)

O Desembargador Phelipe Guerra irá explicitar mais claramente os atores e os interesses envolvidos nesta disputa. Em 1915, serão publicados vários artigos contra a Estrada de Ferro de Mossoró, assinados por “Gil Vidal”, na verdade um pseudônimo para o deputado baiano Leão Veloso. Phelipe Guerra transcreve um telegrama de um defensor da estrada, enviado do Rio em 4 de dezembro de 1915:

Deputado Leão Veloso, redator do Correio Manhã, sob pseudônimo Gil Vidal, provavelmente orientado por falsos interesses arrendatários Central, escreve contra construção Mossoró dizendo não passar uma linha local sem nenhum interesse pra a região das secas (...) (GUERRA, Phelipe. **A Seca de 1915**: Crônica documentada, p. 107, apud. LIMA; TAKEYA, 1987, p. 85)

Segundo Phelipe Guerra, os arrendatários da Estrada Central do Rio Grande do Norte, os “Proenças”, chegam a afirmar, que “Natal, a 60 léguas de Apodi, e não Mossoró: a 15 léguas era o porto indicado para essa região do Apodi.” (GUERRA, Phelipe. **A Seca de 1915**: Crônica documentada, p. 76, apud. LIMA; TAKEYA, 1987, p. 85)

Ou seja, havia desde o início uma preferência para o ponto de partida da Estrada de Ferro Central e isso estava claramente relacionado aos “melhoramentos” feitos na capital nos primeiros anos do século XX e ao anseio de tornar Natal uma cidade digna desse título.

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. Como podemos ver nesse capítulo, 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.

CAPÍTULO 2 – NOVAS PORTAS PARA A CAPITAL

Vimos que havia uma clara orientação nas políticas territoriais para centralizar os fluxos na capital. Seja para aperfeiçoar os lucros de uma ferrovia particular, ou para obedecer a um plano nacional de fortalecimento das capitais portuárias o objetivo era o mesmo: concentrar em um único ponto – a capital – os meios de transporte. O controle do território deixou marcos físicos muito visíveis na Capital. Este capítulo tem por objetivo precisamente demonstrar como as políticas territoriais analisadas até agora se evidenciaram no próprio espaço urbano da capital do Rio Grande do Norte.

Essa centralização excessiva não era algo novo, para Bernard Lepetit (2001) era o protótipo da organização territorial das monarquias absolutistas, mas que continuou – e continua ainda – a ter força, mesmo após modificações substanciais da lógica produtiva do território. Para Lepetit durante o Antigo Regime, o pensamento econômico urbano francês era dominado pelo modelo da “capital”.

Durante o século XIX, engenheiros imbuídos dos ideais sansimonistas reforçaram essa maneira de ver o território, apesar das novas lógicas do transporte incitarem uma rede urbana mais complexa e menos encefálica. Alguns desses engenheiros tornaram-se tratadistas de estradas de ferro, e reforçaram essa centralidade nas recomendações sobre planejamento ferroviário.

As preocupações com espaço intraurbano mostrarão certos paralelos com o planejamento territorial. Em seus estudos sobre a intervenção de Paris, Perreymond (*Études sur la ville de Paris*, 1842-1843) é fortemente influenciado pelas concepções da física newtoniana.

A cidade para ele é uma máquina, “sua função é regular a comunicação. Do território à capital, a organização da mobilidade repousa sobre os mesmos princípios: pensar em termos de totalidade, prover serviços gerais capazes de ligar todos os bairros, assegurar, enfim, a articulação dos diferentes meios de transporte.”

A organização sistemática dos vazios – a largura das ruas, o arranjo das praças em torno dos edifícios públicos, as plataformas das estações – tem, na cidade, o mesmo papel que a combinação das linhas exerce na totalidade do território: aumentar a mobilidade, obedecer ao máximo as ligações funcionais, respeitar o equilíbrio da centralidade para fazê-lo funcionar melhor.



Reynaud tecerá comentários mais complexos a respeito, generalizando alguns elementos além do âmbito das capitais. Para ele, as mesmas leis que regem o território devem nortear as intervenções na cidade. Considera, no entanto, as especificidades do sítio da cidade, aplicando a ele um princípio gravitacional: “a lei lógica das comunicações, que é uma linha tão mais próxima da reta quanto maior é a importância dos pontos a serem relacionados.” As plantas resultantes desse sistema são mais complexas, pois adaptam-se e valorizam a diversidade das cidades. Suas leis de composição não são regidas pela estética, mas sim pela lógica dos fluxos. Para ele, o urbanismo e a organização do território falam a mesma língua.

Essa articulação do planejamento urbano com o planejamento territorial se concretizará em várias propostas urbanas de fins do século XIX e início do século XX que pensaram a ferrovia como um dos principais elementos de organização do tecido urbano: a “Cidade Linear” de Arturo Soria y Mata, a “Cidade Jardim” de Ebenezer Howard, a “Cidade industrial” de Tony Garnier, os “três estabelecimentos humanos” de Le Corbusier e as “Sotgorots” dos desurbanistas da União Soviética.

A ferrovia, como um dispositivo de alto impacto territorial, deixará cicatrizes no tecido da cidade e abrirá pórticos “mágicos” que a colocaram em contato instantâneo com a região. As intervenções mais visíveis deixadas pelas ferrovias no espaço intraurbano de Natal serão dois parques ferroviários. O primeiro parque, o da Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, será absorvido mais facilmente pelo tecido urbano e criará um espaço revestido de significados relevantes para o reforço simbólico de Natal como capital. O segundo parque, o da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, será um investimento de maior escala, mas não será tão bem absorvido pela cidade, devido a uma série de conflitos com atores locais e federais.

No entanto, antes de analisar a gênese desses dois espaços vale a pena nos determos no discurso que motivou essas intervenções ferroviárias na capital. Tentaremos ver como esses atores locais entendiam a relação desse novo equipamento de transporte com as cidades.

2.1. Ferrovias constroem Capitais: a fé nas estradas de ferro

Era inegável o fascínio das ferrovias nas jovens repúblicas latino-americanas que viam na tecnologia ferroviária a porta de entrada para o mundo das nações civilizadas:

¿Quién podría haberse resistido a esos humeantes monstruos de acero, ruidosos, trepidantes, relucientes, ultra veloces y, por sobre todo, modernos? Pocos sin lugar a dudas. Y ellos seguramente no estaban em la



filas de las jóvenes repúblicas latinoamericanas. Para sus gobiernos el ferrocarril, la novedad del momento, era el instrumento ideal para acercarlos aún más a los ideales de modernidad, civilización como sinónimo de cultura europea – casi exclusivamente francesa – y modernidad em términos de incorporación de tecnología proveniente de los países industrializados. (GREGÓRIO; BUGNONE, 2005)

A assimilação da tecnologia ferroviária na América Latina teve certas nuances, segundo Tartarini (apud GREGÓRIO; BUGNONE, 2005). As ex-colônias viram no novo meio de transporte uma maneira de reforçar o conceito de nação ao transladar diretamente do outro lado do Atlântico homens, projetos, tecnologia, materiais e em alguns casos até mesmo os edifícios desmontados.

Em sus metas, el futur era Europa, y el presente algo que debía ser modificado em sus elementos discordantes. Em este contexto, el humo reductor de la locomotora era sinónimo de porvenir venturoso, aunque la realidade luego se encargaria de señalar los limites y desfasajes de dicho sueño. (GREGÓRIO; BUGNONE, 2005)

No Brasil, havia por um lado um interesse econômico que, de fato, impulsionou o estabelecimento das estradas de ferro, também havia um fator não tão objetivo, um entusiasmo irrefletido e exagerado pelos negócios ferroviários.

Imaginava-se uma mimese instantânea do centro para a periferia, ou seja, que o movimento moderno europeu que animava as suas máquinas ferroviárias e sua indústria seriam transformadores por si só nos novos mercados em expansão. Nem todos os agentes agiram de boa vontade mas, é claro, muitos acreditavam estar no caminho certo, para fazer um trocadilho. Todo um setor das elites brasileiras, a começar do Imperador, estava propenso a ver o país como os grandes centros burgueses europeus que visitava e, dessa nova maneira, a converter cada elemento da paisagem em riqueza de matéria-prima e maquinária, a se deixar seduzir pela atmosfera de “chuva, vapor, velocidade.” (ZORZO, 2001, p. 74)

Preocupados em implantar a qualquer custo as ferrovias, “deliraram ao dar demasiado crédito às transformações produtivas que seriam advindas da sua mera implantação.” (ZORZO, 2001, p 74).

Os atores locais responsáveis pela implantação das primeiras ferrovias no Rio Grande do Norte neste momento, ligados intimamente à região açucareira, inegavelmente foram encantados pela aura de modernidade do novo sistema de transporte.

Havia de fato uma fé inabalável nas estradas de ferro por parte das administrações no Rio Grande do Norte. Atribuía-se às ferrovias não somente a capacidade de melhorar o escoamento da produção. Elas também desenvolveriam a produção agrícola, trariam indústrias, engrandeceriam cidades e até mesmo fariam surgir um espírito empreendedor nos habitantes das áreas cortadas pelos trilhos. As ferrovias eram pensadas como artérias que levariam o fluxo sanguíneo, alimentando o organismo nacional. Segundo Lídia Possas “essa



idéia compartilhava também com a possibilidade de os trilhos energizarem o papel das cidades grandes, alimentando, provendo as menores e assim realizando as trocas comerciais e econômicas, intensificando a propagação de idéias e alargando progressivamente o horizonte nas localidades mais isoladas.” (POSSAS, 2001, p. 87-88) .

Assim entusiasma-se o Presidente Rodrigo Lobato Marcondes Machado pela proximidade da conclusão das obras da Natal-Nova Cruz em sua fala:

E’ curioso vêr-se a influencia benefica que as estradas de ferros exercem nos costumes e no modo de viver nos lugares por onde passam, influencia que se desenvolve na razão inversa do tamanho e importancia das povoações.

Dentro em pouco o grito da locomotiva convocará os habitantes pra a conquista de novas indústrias, e guiada por essa mensageira do progresso, vereis a vossa capital transformar-se em energica operaria da civilização.” (Falla do Presidente Rodrigo Lobato Marcondes Machado de 27 de Outubro de 1879, p. 14-15)

Em todos os países da América Latina, nas crônicas das inaugurações das ferrovias e estações se observavam o mesmo entusiasmo popular, com as mesmas expressões de alegria ao inaugurarem-se os primeiros passos das locomotivas, a pompa dos vagões levando as comitivas oficiais e a inabalável convicção que o sonho da prosperidade e do progresso indefinido estavam presentes nessa inovação tecnológica que prometia transformar a utopia em realidade. (GREGÓRIO; BUGNONE, 2005)

Os periódicos publicados no Rio Grande do Norte no período transmitem o mesmo entusiasmo. (Ver anexos) A própria cerimônia de inauguração mereceu inúmeras páginas dos jornais locais e o *Correio de Natal* chegou a publicar um fascículo especial no dia da inauguração da ferrovia. O fascículo inicia-se com a constatação de uma verdade indiscutível:

Seria ocioso desenvolver as vantagens de uma Estrada de Ferro, especialmente nas paragens do Rio Grande do Norte.

Sua utilidade está derramada por todo o ambiente, todas as intelligencias a respiram.

E’ um dogma social. (Avulso do Correio do Natal, 27 de Fevereiro de 1880)

O mesmo documento reafirma a capacidade da ferrovia de transformar hábitos das populações, tornando-as mais produtivas e adeptas de uma disciplina mais rígida:

Além disto – a nossa população não precisa somente dos recursos da vida material, precisa tambem de uma disciplina de actividade, de uma educação de trabalho – e os estrangeiros que aqui se acham na construção da Estrada se incumbem de ensinar – pelo exemplo.

E’ mais eloquente do que o verbo dos oradores. (Avulso do Correio do Natal, 27 de Fevereiro de 1880)



O documento indica que a ferrovia também fortaleceria o comércio da capital, ao centralizar em Natal o escoamento da produção do sul da província:

Mas nesta provincia, onde quase que estão estacadas todas as fontes de riqueza – desde a agricultura, até a industria criadôra; onde a maior parte dos minguados productos sahem pela provincia da Parayba, perdendo esta as vantagens, que de direito lhe pertencem – a Estrada de Ferro de Natal à Nova-Cruz – vem dar novo rumo a sahida dos nossos generos, fazendo-os convergir para a capital, que por sua posição topographica jamais daria um passo – adiante – sem uma empreza destas que lhe infiltrasse nas veias a pletora do commercio.

Os donos das terras que seriam cortadas pela ferrovia cediam gratuitamente os terrenos, tamanho o otimismo gerado pela empreitada. Pelo menos vinte senhores de engenho o fariam, sendo 17 de São José. (O Liberal, 21 de Março de 1880, p. 1.)

A “Alocução Inaugural proferida pelo Exm. Sr. Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado”²⁶ em ocasião das conclusões dos trabalhos da ferrovia Natal-Nova Cruz, em 27 de fevereiro de 1880, foi bastante indicativa desse fascínio que as ferrovias e os avanços tecnológicos exerciam nas elites locais. Nesse documento a ferrovia inspirava um espetáculo-síntese “repleto de imagens que se generalizaram pelo planeta como uma verdadeira religião terrena e material, em que os homens acreditavam serem governados por algo que, na realidade, eles próprios inventaram.” (POSSAS, 2001, p. 53) O presidente, bacharel em Direito formado pela Universidade de Coimbra, construiu seu discurso de inauguração com nuances religiosas e até mesmo socialistas-utópicas.

No início do discurso, o presidente constrói uma narrativa histórica, mesclando a ela referências bíblicas e atribuindo um sentido geral à trajetória da humanidade. Para ele, a história estruturava-se na eterna luta entre a natureza e o homem que, feito à imagem e semelhança de Deus, teria faculdades superiores que o fariam senhor da primeira. No entanto, nos primeiros confrontos, o homem teria perdido, aliando-se à natureza, ao invés de combatê-la:

A principio o homem desconhecendo a força de suas faculdades intellectuaes, sem saber que Deos lhe havia communicado no sôpro da vida o principio creador, assombrou-se diante do espetaculo que lhe offerecia a criação, e sentio-se pequeno em presença da figura altiva das montanhas, da immensidade dos céos, da vastidão dos mares, e de senhor, que devera ser, tornou-se o escravo da natureza, alliando-se a materia para debellar o espirito. (Alocução proferida pelo Exm. Sr. presidente da provincia, Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado, no dia 27 de fevereiro de 1880)

²⁶ Este pequeno fascículo foi publicado pelos empregados da secretaria da presidência, em ocasião da inauguração desta importante obra. No mesmo fascículo estão presentes a Ata de Inauguração, com os nomes das autoridades presentes na solenidade. Gentilmente cedido por Anderson Tavares.



A principal consequência desse período foi “o isolamento das famílias, o ódio das raças” e inúmeras guerras. No entanto, após ascensão do cristianismo, esse quadro iria reverter-se, finalmente o homem compreenderia que “fôra creado para ser o senhor e não o escravo das forças da natureza, que a conquista deveria ser dirigida contra o mundo físico e não contra o seu semelhante.”

Segundo o Presidente, os avanços tecnológicos que surgiriam posteriormente, entre eles a descoberta da imprensa, da energia elétrica, e as teorias de Galileu, Kepler, Newton, e Laplace, viriam reforçar essa nova trajetória da humanidade. Parecia que a natureza estava vencida, mas a falta de comunicação entre os povos do mundo parecia existir e “ódio entre as raças” persistia. O transporte marítimo era ineficaz, pois dependia das forças da natureza, ou seja, do “auxílio do vento ou do fluxo ou refluxo das marés”.

A facilitação do acesso ao conhecimento pela invenção da imprensa de nada adiantaria se não houvesse meios de disseminar os livros por meio de transportes eficientes. Na verdade, isso era somente o começo:

Nova cruzada se levanta. E Fulton descobriu o vapor, e Watt completou a descoberta pelo condensador que encerrava em si a applicação industrial das machinas, tocadas por esse poderoso agente do movimento. Foi, então, que Stephenson atrelou a uma locomotiva um wagon, e disse ao pensamento – eis ahí o complemento da imprensa, entregai-lhe o livro e ella suprimirá as distancias.

Vêde agora o homem, senhores, não está elle feito a imagem e a semelhança de Deos?

A humanidade caminha serena e tranquilla, a distincção das raças chega á seu termo, e os odios das nações estão quase extinctos!

Dir-se-ia que soou a hora derradeira da materia, e que o espirito reina em sua plenitude. (Allocução proferida pelo Exm. Sr. presidente da provincia, Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado, no dia 27 de fevereiro de 1880)

A crença que a ferrovia iria por um fim às desigualdades dos homens através da disseminação rápida do conhecimento²⁷ foi uma das acepções de várias pensadores os quais formularam “teorias” que se tornaram muito populares no período. Marx e Engels denominariam posteriormente esses teóricos de “socialistas utópicos”, porque, de maneira geral, visavam a alcançar uma sociedade mais justa, igualitária e fraterna, sem, no entanto, apresentar de maneira concreta os meios pelos quais essa sociedade se estabeleceria, pois não

²⁷ A distribuição dos grupos escolares no início da República no Rio Grande do Norte curiosamente acompanhava o trajeto das ferrovias. Para saber mais consultar a dissertação de Ana Zélia Maria Moreira, *Um espaço pioneiro de modernidade educacional: Grupo Escolar Augusto Severo – Natal/RN (1908-1913)*.



fizeram uma análise crítica da evolução da própria sociedade capitalista, o que viria a ser criticado pelo “socialismo científico”.²⁸

Durante o século XIX, essas “teorias” foram apropriadas por industriais, empresários, administradores e até mesmo igrejas e seitas, de todas as partes do mundo. A assimilação delas quase nunca ocorria conforme sua concepção original, principalmente nos países periféricos. Como elas deveriam justificar suas empreitadas, eram agregadas a elas, quando necessário, novas referências do contexto local, nas mais variadas combinações.

Goethe, escritor de *Fausto*, era um dos entusiastas do sansimonismo. Os grandiosos projetos de integração internacional através de canais e ferrovias despertavam um verdadeiro fascínio no escritor. Em contraponto à lógica do lucro imediato e individual do capitalismo do início do século XIX, Goethe acreditava que essas propostas desenvolvimentistas poderiam trazer benefícios para toda a raça humana a longo prazo. (BERMAN, 1986, p. 81-84)

Hardman (2005, p. 141) fala de George Earl Church, responsável pela construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré no meio da selva amazônica, como mais um exemplo típico desses personagens. Assim ele explica a gênese desse tipo característico do século XIX:

A combinação entre imaginação romântica, espírito empreendedor e especulação financeira produziu um tipo característico de capitalista, que dominará o cenário de construção das grandes obras públicas internacionais, em especial no terceiro quartel do século XIX. O sansimonismo é sua melhor expressão. Desenharam um mundo homogêneo e unificado de forma mais ampla e sólida do que os navegantes do Renascimento. “Tais homens pensavam em termos de continentes e oceanos. Para eles, o mundo era uma única coisa, interligado por trilhos de ferro e máquinas a vapor, pois seus horizontes comerciais eram como seus sonhos sobre o mundo. Para tais homens, destino, história e lucro eram uma e a mesma coisa.” (HARDMAN, 2005, p. 141)

Encontraremos também no Brasil, nos anos 40 do século XIX defensores das teorias socialistas utópicas. Louis Léger Vauthier e Jules Benoit Mure, o primeiro no Recife o segundo em Santa Catarina seriam os principais divulgadores desses ideais. Benoit Mure chega mesmo a fundar uma colônia de trabalhadores em Santa Catarina, nos moldes de um falanstério.

Segundo Gonçalves (2002), o engenheiro Vauthier tinha claras inclinações ao sansimonismo e as idéias de Fourier. Em um artigo na revista *O Progresso*, o engenheiro faz uma longa exposição sobre as estradas de ferro, não se detendo apenas aos aspectos de

²⁸ Dentre os principais “teóricos” do socialismo utópico, podemos destacar: Charles Fourier, Robert Owen, Louis Blanc, Saint Simon e Proudon.



progresso material, para ele as ferrovias “virão a ser dentro de pouco tempo, um dos mais potentes órgãos de paz e associação fraternas entre as nações.” (GONÇALVES, 2002, p. 12).

Além desse otimismo que fazia acreditar que os trilhos dispersariam os conflitos políticos e econômicos, havia um forte impacto no campo das percepções fenomênicas dos indivíduos, (HARDMAN, 2005, p. 33-61) uma verdadeira perplexidade perante os efeitos óticos que as locomotivas causavam, por sua imponência e velocidade. Este aspecto estaria presente na finalização da “alocução” do presidente Rodrigo Lobato Marcondes Machado, então totalmente tomado pela sensação de fantasmagoria causada pela estranha máquina que tocava pela primeira vez o solo da província. Um ser sobrenatural, um cavalo feito de ferro e fogo, de brilho ofuscante, seria a imagem utilizada para mostrar um dos grandes feitos do século: “Eu saúdo, senhores, n’aquelle ginête de ferro e de fôgo a mais brilhante imagem do progresso do século XIX.” Imagem análoga utilizaria o Dr. Wanderley em seu discurso no dia da inauguração ao denominá-la de “hippogripho do progresso”, um verdadeiro “Briareo da Civilização”. (Correio do Natal, 3 de março de 1880, p. 2)

A ata de inauguração da estrada, juntamente com os jornais do dia, moedas de cobre, níquel, prata e ouro, que estavam em circulação, foram encerrados em uma caixa de chumbo, sendo colocada no alicerce da Estação Central da Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited, para que constassem em “vindouras épocas.”

A praça defronte à estação central, o prédio que receberia em seus alicerces o registro simbólico dessa fé no progresso tecnológico, seria palco de uma grande intervenção que tornaria este espaço a nova porta da cidade do Natal, agora, de fato, capital.

2.2. Uma nova porta pra a Capital: A praça da Estação Central da Ferrovia Natal-Nova Cruz

O espaço alagadiço, situado entre os dois bairros de Natal, despertava a atenção da administração local já em datas remotas. Uma ponte é citada no local desde 1734 ou um pouco antes, e durante todo o século XVIII será mencionada a dificuldade de povoamento do local por causa dos constantes alagamentos, principalmente durante as marés de janeiro. (CASCUDO, 1999, p. 149-151). A área era vista como um problema tanto para a locomoção entre os dois bairros, como para a saúde dos moradores da capital. Segundo as teorias miasmáticas então em voga, os mangues e alagadiços eram áreas consideradas insalubres, compostas de água estagnada e matéria orgânica, que ao entrar em decomposição, exalavam substâncias que produziam as doenças nos indivíduos.



Em 1847, o presidente Casimiro José de Moraes Sarmiento, ao analisar as condições sanitárias de Natal, sugere que “fosse dessecado o pântano da campina da Ribeira, cujas águas reboçadas e impregnadas de matérias vegetais putrefatas, fornecem exalações produtivas de febres intermitentes, e de outras muitas enfermidades, que se observam naquele bairro da cidade”. (CASCUDO, 1999, p. 153)

Essa preocupação já aparecerá nas primeiras sessões da Assembléia Provincial, fundada em 1835, e o primeiro projeto de lei apresentado na Assembléia versará justamente sobre o assunto. O padre Manoel Pinto de Castro, no dia 4 de fevereiro de 1835 apresentou seu projeto sobre “o esgoto das terras alagadiças e pantanosas compreendidas nos termos desta Cidade, Vilas de Touros, Extremoz, S. Gonçalo, S. José e Flor.” (CASCUDO, 1972, p. 116)

O projeto de lei nº 1 teve três discussões na Assembléia e seu primeiro artigo, com as emendas e modificações, ficou assim redigido:

Todas as terras alagadiças e pantanosas, compreendidas nos Termos desta Cidade, Vilas de Touros, Extremoz, São Gonçalo, São José e Flor serão esgotadas por meio de valas, por seus Proprietários, ficando autorizadas as Câmaras Municipais respectivas para designarem a extensão de terreno, que cada Proprietário deverá esgotar de 1º de agosto ao último de dezembro do corrente ano, o que se fará com atenção as possibilidades de cada um, e continuando-se o serviço nos anos seguintes naquele mesmo tempo já marcado, de maneira que finde dentro do período da presente Legislatura. (CASCUDO, 1972, p. 117)

O primeiro projeto de lei da Assembléia Provincial não foi aprovado, mas ele indica claramente que o assunto estava sendo discutido desde primórdios dessa instituição. A presença de um alagadiço, um espaço indefinido por natureza, era um problema para a administração local, que pretendia organizar o espaço em padrões de racionalidade, separando claramente as duas substâncias então amalgamadas no mangue: a água e a terra. (ARRAIS, 2004, p. 490)

Em 1853, o Presidente Pereira de Carvalho faz a primeira proposta de intervenção pública no local. O alagadiço aparece como um local estratégico na cidade, situado entre a Cidade Alta e a Ribeira, sendo espaçoso o bastante para a implantação de um equipamento de lazer para os habitantes. (Fig. 28) O local deveria reunir belas características paisagísticas no período, quando não havia prédios bloqueando a vista do rio, sendo um mirante privilegiado do pôr-do-sol no Potengi:

Uma obra, que há muitos parecerá de mero luxo, mas no meo entender de grande importancia, é a factura de um passeio publico á margem do grande rio, que dá o seu nome á esta provincia; em verdade não há lugar, que reuna mais proporções, e possa prestar melhor ao commodo e recreio dos habitantes d’esta Cidade, e mais apropriado á uma obra



d'esta natureza, do que aquelle que demora ao poente do aterro, e conduz do bairro da Cidade para o da Ribeira, o qual ficando á borda do rio, acha-se justamente no centro da Cidade, por estar collocado entre os seus dous bairros. Lastimo dentro d'alma que a Provincia não tenha meios para no coração da sua Capital cosntruir o mais bello passeio publico, aonde á par da distracção, que encontrarião os seus habitantes n'esse ponto de reunião, poderião gozar da encantadora vista de um bello rio, de suave briza, á sombra de frondosas arvores (...) (Falla do Presidente Pereira de Carvalho, 17 de Fevereiro de 1853)

No entanto, 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.

A cidade poderia agora desfrutar da “vantagem de possuir um optimo cáes de desembarque, que nada teria á invejar á outras Provincias, que desfructam semelhante bem.” O local seria a representação do triunfo da capital sobre a região, a praça onde os fluxos comerciais se encontrariam e seriam devidamente organizados e controlados pela alfândega. Numa escala menor, a imponência desse edificio sobre os demais era símbolo do controle do estado sobre o comércio:

Não pára nisso a vantagem do passeio publico no lugar, que vos indico; outra igualmente importante é a possibilidade de vir a ser para o futuro uma praça magnífica de commercio, sendo que bem contiguo á esse lugar existe já um armazem, que pela sua vastidão, solidez, e outras proporções, é o edificio mais proprio para Alfandega d'esta Cidade. (Falla do Presidente Pereira de Carvalho, 17 de Fevereiro de 1853)

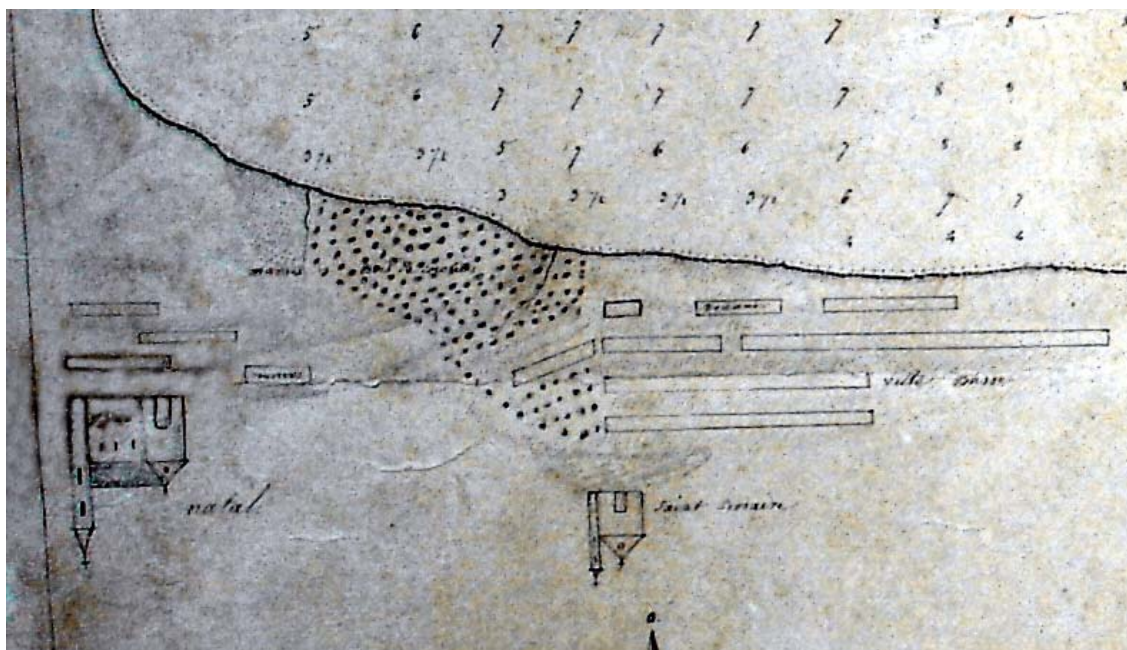


Fig. 28 – Representação de Natal no *Plan de Rio Grand du Nord*, 1847. (Detalhe) Apesar de ser bastante esquemática, a representação permite distinguir claramente os dois bairros da cidade separados pelo alagadiço, que invade parcialmente os armazéns na Ribeira. Fonte: Biblioteca Nacional/RJ.



No entanto, o Presidente não vê a curto prazo a realização do projeto, mas sugere que a área seja preservada para concretizá-lo no futuro, quando a província dispusesse de meios. Para isso indica a necessidade de controlar a iniciativa privada no local, em razão de seu uso público para as futuras gerações. É um dos primeiros indícios de regulamentação urbana, pautado em desapropriações e controle de construções privadas em prol de um espaço público. Sugere então uma lei “que véde a edificação naquelle lugar, e mesmo que o destine para um passeio publico, entendo ser de summa utilidade.” (Falla do Presidente Pereira de Carvalho, 1853)

Ao que parece, a lei é aprovada logo em seguida, mas em 9 de dezembro de 1859 é revogada por ofício do presidente Oliveira Junqueira. Em 1861, o presidente Figueiredo Junior retira a revogação e volta a proibir construções particulares no local. Ele faz a primeira intervenção concreta no espaço, construindo um muro entre o alagadiço e o rio. O “Caes do Salgado” racionalizava e delimitava o espaço, que antes confundia-se com a terra e a água. Ainda é feito um aterro entre o terreno e o muro, para preservá-lo da força das águas e permitir mais uma comunicação entre a Cidade Alta e a Ribeira. A retificação da ambígua fronteira entre a cidade e o rio entrava em consonância com os ideais de civilidade e racionalidade.

O muro seria o início de um grande aterro que iria cobrir totalmente a praça. O Presidente propõe que sejam utilizados os lastros dos navios para formar esse aterro, pois eram lançados diretamente no rio, contribuindo para obstruir o canal. Essa obra não resistiria durante muito tempo à força das águas, sendo necessário abrir um pequeno esgoto para permitir a circulação das águas entre o alagado e o rio.

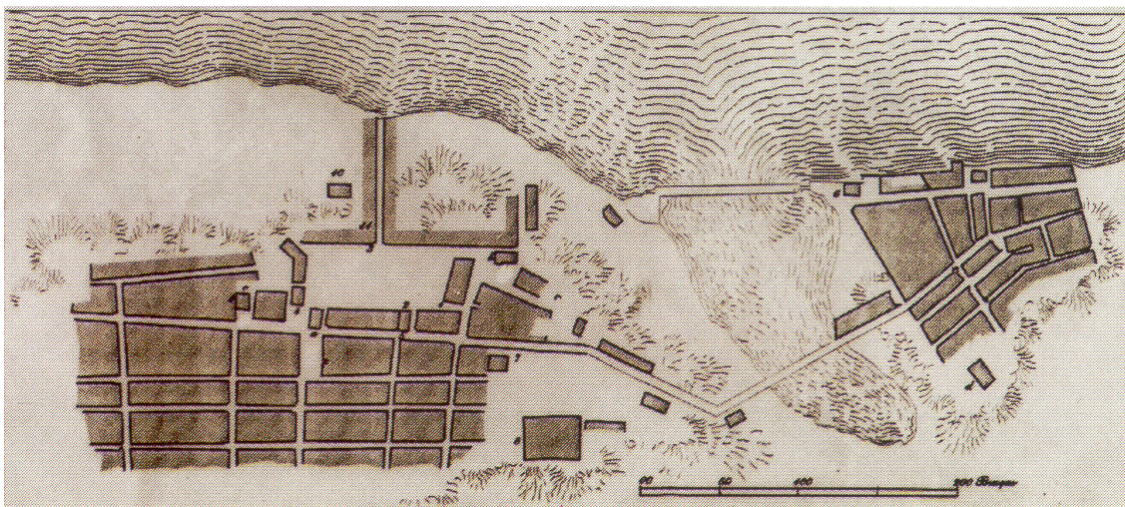


Fig. 29 – Planta da cidade do Natal de 1864, feita logo após a construção do “Caes do Salgado”, dividindo o alagadiço do rio. Notar o pequeno esgoto na extremidade direita do muro, próximo à alfândega, feito para dar vazão às águas do charco que desciam dos morros adjacentes em época de inverno. Fonte: Maurício, João.



Figueiredo Junior ainda prevê outras medidas que reforçam a mesma idéia defendida pelo seu antecessor. O local deveria ser o centro da vida comercial da província, para tanto era necessário ter equipamento para desempenhar esse papel: um mercado público, alfândega, rampa de embarque e desembarque. O Presidente faz o levantamento da planta da cidade (Figura 29) para entendimento dela como um organismo completo, a fim de se evitar os erros cometidos no passado, que haviam dotado a cidade de uma edificação bastante “irregular”.

Já dei ordem ao engenheiro para levantar a planta da praça e ruas adjacentes, reservando nas extremidades d’ella, do lado do rio, os espaços necessarios para a construcção de dous edificios, um dos quaes deverá ser o mercado publico.

A construcção de uma rampa para embarque e desembarque na parte mais central da muralha é um dos melhoramentos que prestando utilidade concorreria para aformosear uma das mais importantes localidades desta capital. (Relatorio do Presidente Figueiredo Junior de 6 de Abril de 1861)

Em 1870, encontraremos esse projetado logradouro com o nome de “Praça 10 de Junho”.²⁹ O cais já estava bastante deteriorado e o Presidente teme que isso atrapalhe a comunicação entre os dois bairros. Em 1873, muda-se a denominação para “Praça Pedro de Barros” e propõe-se que o cais seja prolongado até o Passo da Pátria, pois além de facilitar o trânsito entre os dois bairros da cidade, também daria um “melhor aspecto” ao porto. Os terrenos encharcados a beira rio seriam regularizados e finalmente poderiam receber construções, igualmente regulares, acompanhando o cais:

A prolongação do caes d’esta cidade até o lugar denominado – Passo da patria – é um melhoramento de reconhecida utilidade; e, com effeito, além de facilitar o transito entre o bairro alto e baixo da cidade, e dar um melhor aspecto ao porto, trazia elle consigo a aquisição de um terreno, que, por ser alagado diariamente nas preamares, nenhum prestimo tem hoje.

Poderia, realisada a obra, prestar-se á edificação, e estou convencido de que ella não se demoraria. (Relatorio do Segundo Vice-Presidente Bonifacio Francisco da Camara de 11 de Junho de 1873, p. 43)

O muro funciona como um novo limite da cidade com o rio. O encharcado insalubre que permanece no interior entre os dois bairros precisa ser eliminado, as fronteiras entre a cidade e o rio já estão estabelecidas. O aterro da parte interior é reivindicado para se fechar o incômodo esgoto que persiste em ligar o alagadiço ao rio. O “caes” precisa de novas intervenções, agora no sentido de controlar o tipo de fluxo que lhe cabia. O calçamento eliminaria a temível lama e um guarda-corpo de ferro evitaria o inconveniente trans-

²⁹ O dia 10 de junho é tradicionalmente conhecido como dia de Camões, de Portugal e da “raça” portuguesa. Curiosamente, é uma denominação um tanto desvinculada do período, quando o Brasil tentava afirmar-se como nação moderna e independente.



porte de carga – antes desejado – na praça “social” da cidade. Começava-se a estruturar um novo cenário para o local:

Feito isso, poder-se-ha então fechar a abertura, que existe na parte mais baixa da praça e que se deixou para facilitar o fluxo e o refluxo das marés, enquanto não se concluir o aterro, que póde por ali ser consuzido em canôas.

Convem que se proceda ao calçamento de toda a arêa do caes para evitar a lama que sobre elle formam as chuvas; que se colloquem varandas de ferro pelo lado do rio para embaraçar que inconvenientemente se façam desembarques de volumes.

Estas obras, que não são mais que o complemento das que estão feitas, servirão para conservação e aformoseamento do caes que tem esta cidade. (Relatorio do Segundo Vice-Presidente Bonifacio Francisco da Camara de 11 de Junho de 1873, p. 43)

Enquanto se esboçava esse novo uso para o espaço, veio a construção da estrada de ferro de Natal a Nova-Cruz, o que tornava necessário uma série de novas acomodações para o funcionamento do equipamento ferroviário, entre elas um parque ferroviário. Os novos tipos de edifício demandariam uma localização privilegiada na cidade e modificariam sensivelmente o espaço do alagadiço, exigindo uma série de intervenções e adaptações. Essas ações não foram isoladas, como afirma Mariuzzo (2006), as ferrovias influenciaram “os sistemas viários das cidades, forçando a criação de novas ruas de acesso, causando problemas de transposição de suas vias, solucionados de várias maneiras, e alterando o sistema de transporte público urbano para proporcionar o acesso às estações.” O edifício da estação será o principal elemento nesse equipamento ferroviário, catalisando em seu entorno vários serviços complementares, como hotéis e comércio em geral e provocando novas centralidades nas cidades.

A importância da estação na delimitação de novas centralidades pode ser melhor entendida pelo impacto que a ferrovia causou nas sensibilidades dos indivíduos. Esse novo equipamento, segundo Pierre Sansot (apud POSSAS, 2001, p. 50), é uma “fonte de encantamento” nas experiências vividas pelos sujeitos. O autor mostra, por exemplo, que os nomes das linhas (ponto de partida-chegada) como Zurich-Istambul, New York-Miami, Moscou-Vladivostok, Paris-Calai ou até mesmo Natal-Nova Cruz

representam uma criação poética, “fantasia das viagens” por regiões imaginadas, cujas distâncias podem ser abolidas pela força da linguagem, pela criação poética que tem a liberdade de negar a geografia. Os caminhos de ferro com os nomes das cidades expresso em letras de cobre nos vagões são metáforas construídas pelo impacto da linguagem constantemente lida, murmurada, recitada. Essas palavras associadas funcionam como verdadeiras construções poéticas, despertando o sonho da eliminação do espaço físico distante, pela magia das palavras que unem as cidades, pelo mundo das novas possibilidades, pela sensação que o



acesso ao luxo desses “palácios ambulantes” criava no imaginário social. (POSSAS, 2001, p. 50-51)

A supressão metafórica das distâncias geográficas, representada principalmente nos nomes das linhas, assumia um caráter especial nas estações ferroviárias, que ao estamparem na fachada principal o destino da linha, assumiam ares de pórticos mágicos, que colocavam os viajantes em contato imediato com regiões distantes.

A aproximação da estação com um pórtico não era circunstancial. Gregorio e Bugnone (2005), ao analisarem a evolução tipológica da estação de trem apontam que o novo edifício exigiu inúmeros estudos por parte de arquitetos e engenheiros no século XIX, mas não deixou de manter certas aproximações com construções anteriores. A primeira semelhança refere-se aos postos de pedágio em estradas e pontes, que assim como as estações tinham o papel de exercer um rígido controle do fluxo de tráfego. A principal diferença estava no fato de a estação combinar a circulação e os passageiros numa única resultante espacial, antes tidas como unidades independentes. Outra aproximação refere-se à tradição clássica do Arco do Triunfo, simbolicamente apropriado pelo edifício de acesso às plataformas.

O Arco do Triunfo, em sua intenção original, era uma construção declaradamente comemorativa. É um elemento que pretende exercer o papel de símbolo, já que se propunha a exaltar os triunfos militares de uma nação. (Silva, 1985) É um recurso eminentemente icônico:

O vão central do arco ou vão único do arco representa a porta de uma hipotética muralha, através da qual ingressariam na cidade fortificada os exércitos vencedores de determinada campanha. (...) Com o passar do tempo, as muralhas desapareceram e com elas suas portas. Ora, a ereção de um arco do triunfo propõe justamente a ressurreição da pompa e circunstância do ingresso das tropas no recinto que, por não mais ser provido de muralhas, não tem portas. Temos então um ato ritual expresso em conteúdos. (SILVA, 1985, p. 83)

As estações guardavam um pouco dessa pompa e de um ingresso especialmente circunstancial. Desse prédio tinha-se acesso a locais longínquos numa escala temporal nunca antes experimentada. Era a nova porta da cidade, que fazia o papel, simbólico e real, dos antigos pórticos dos burgos murados e dos portos que, não por acaso, têm a mesma origem etimológica.

A Estação Euston em Londres tornou-se o protótipo explícito dessa apropriação. O grande Arco Triunfal, completamente desvinculado das plataformas de embarque, não tinha nenhuma função aparente, a não ser simbolizar o local como a porta de entrada da cidade. (Fig. 30)



A Estação Central da NNC vai ter um papel fundamental como principal referência no processo de urbanização do alagadiço nos próximos anos, contribuindo para demarcar as novas fronteiras da cidade com o rio, tornando o local a nova porta da cidade, não mais dos caminhos de água, agora dos caminhos de ferro.

Os primeiros estudos para instalação da estação já acontecem em 1878. Pelo visto, o aterro não estava planejado no início da construção. Em estudos realizados pela Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company os trilhos passam por cima do cais do salgado e terminam nas proximidades da alfândega, permanecendo ainda o alagadiço. (Fig. 31)

No entanto, esse estudo não é levado à frente e em 1881 começa a ser construído um aterro de 70 mil metros quadrados sobre o alagadiço, agora área da marinha, para conseguir-se o espaço necessário ao parque ferroviário, com edifícios destinados aos vagões, mercadorias, locomotivas, carpintaria, oficinas de máquina e casa de fundição, um complexo ferroviário com relativa autonomia para reparos especiais do material rondante.

O espaço ocupado por esses equipamentos delimita uma nova fronteira para a cidade, por conta do uso restrito desses edifícios. Para González (2005), assim como os corpos d'água, as vias férreas criavam um espaço desvinculado da vida urbana:



Fig. 30 – Estação Euston em Londres (1835-1839). Demolida em 1965. Fonte:

<http://www.rogerco.pwp.blueyonder.co.uk/prints/eustonst.jpg>

Al igual que ocurría con los canales navegables, el ferrocarril configuró mediante su infraestructura, un sistema de comunicaciones cuya implantación comportaba la inmovilidad y rigidez impuestas, tanto por los materiales empleados en su construcción como por la necesidad de determinadas extensiones de terreno de uso exclusivo para su circulación y, por tanto, para su desarrollo comercial. Tendidos ferroviarios, playas de vías, estaciones de viajeros y mercancías, accesos públicos y privados a las mismas, almacenes, depósitos de material, aguadas, y un sinfín de instalaciones imprescindibles para el correcto funcionamiento de aquel nuevo medio de transporte, facultaron que su llegada y establecimiento en las ciudades supusiera un cambio notable en la configuración y en la morfología de las mismas. (GONZÁLEZ, 2005, p. 2)



Fig. 31 – Estudo preliminar da implantação da linha férrea em Natal. 1878. (Detalhe) A linha acompanha o antigo muro do “Caes do Salgado” e termina nas imediações da Alfândega. O alagadiço permanece a dividir os dois bairros da cidade.

Grande parte do espaço delimitado pelo “Caes do Salgado”, destinado primitivamente ao futuro passeio público, foi ocupado pelas instalações da companhia. Esse parque, com uso restrito às manobras e instalações ferroviárias, interrompe a histórica relação que a cidade tinha com o rio,³⁰ como salientado principalmente na primeira parte deste trabalho, ao mesmo tempo que a estrada de ferro entra para competir com os tradicionais meios de transporte fluviais e afirmar a centralidade de Natal. Uma nova porta se abre no mesmo espaço. (Figs. 32, 33 e 34)

Logo se pensaria em articular essa porta com um serviço de “trilhos urbanos”. A lei nº 900, de 6 de março de 1884 concedia a João Avelino o privilégio de organizar o serviço, com carros movidos a vapor ou animais. A integração entre a ferrovia e os trilhos urbanos era uma constante nos projetos de instalação das estações.³¹ O trajeto, fixado no artigo segundo, tinha como ponto de partida a estação da NNC, mas ainda não havia referência a qualquer logradouro em frente à estação:

³⁰ O Passo da Pátria, local onde acontecia a feira que abastecia a Cidade Alta com os produtos vindos pelo rio, também foi cortado pelos trilhos do trem. De certa forma foi o primeiro passo para o processo de segregação que o bairro sofreu nos anos seguintes e que culminou com a construção do muro de arrimo pela comissão de saneamento de Natal em 1938.

³¹ Cerdá entre 1855 e 1863 formulou para Barcelona um complexo sistema de integração entre a ferrovia, porto e trilhos urbanos. Para saber mais consultar Rafael Alcaide González. El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: El caso de Barcelona, 1848-1900. 2005.



Começariam nas proximidades dos armazéns da Ferrovia Natal a Nova Cruz (...), percorrendo a rua do Comércio, no Bairro da Ribeira, e voltando pela rua que ficava paralela a esta pelo lado do nascente. Seguia para o bairro alto pela rua da Conceição, praça da Alegria e terminaria na rua Nova, (...) no lugar denominado *Quitanda* (...) (CASCUDO, 1999, p. 308)

Apesar do otimismo e da receptividade ao novo meio de transporte, a implantação da ferrovia na cidade e sua integração com o porto, então localizado na rua do Comercio e misturado a uma série outros usos urbanos, não ocorreria totalmente sem conflitos. É importante ressaltar que em sua fase inicial, os caminhos de ferro despertavam sentimentos adversos, suscitados pela desconfiança diante do novo e o medo causado pelo “tão fume-gante objeto”. A convivência próxima ao “ginete de ferro e fogo” chegou a suscitar discursos religiosos e teorias médicas em que o trem era obra do demônio e que a fumaça das locomotivas mataria as pessoas. (POSSAS, 2001, p. 55) Em correspondência enviada à diretoria de Obras Públicas, o Presidente de província Alfonso Augusto Moreira Penna envia um recorte de jornal do *Diário de Pernambuco* em que comerciantes da “rua do Comercio”, situada no bairro da Ribeira e paralela ao rio, reclamam da extensão dos trilhos da ferrovia pelo logradouro sem estudos apropriados vindo a atrapalhar o trânsito da rua.

Remeto à V. Exa. o retalho incluso do Diario de Pernambuco de 29 de Setembro ultimo onde vem em um pequeno artigo referido o facto de estar a Companhia da Estrada de ferro Natal a Nova Cruz prolongando a mesma estrada na rua do Comercio da cidade de Natal, sem proceder autorização legal e aprovação de plantas, prejudicando com o dito prolongamento o transito publico, afim de que ouvindo o Engenheiro Fiscal da mesma estrada, se sirva de prestar a tal respeito as necessarias informações. (Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 5D-153)

Apesar de também transportar passageiros, a ferrovia tinha uma vinculação muito mais forte com o comércio de atacado, mais adequado ao tráfego pesado das mercadorias “em grosso”, que compunham a maior parte do frete dos vagões. No entanto, além dos grandes armazéns de exportação, conviviam na rua do Comércio lojas de varejo de artigos refinados e até mesmo algumas residências e a extensão dos trilhos sobre o logradouro trouxe à tona os interesses específicos de cada ator. Apesar do artigo ser assinado por “Alguns prejudicados”, fica bem claro que foram os comerciantes varejistas e alguns residentes organizaram o protesto. O fluxo desses estabelecimentos era distinto do comércio atacadista, não era conveniente para eles conviver com o barulho e do bafejo das locomotivas:

Com prejuizo de todos e principalmente dos moradores da rua do Comercio desta cidade, está a companhia da estrada de ferro do Natal a Nova Cruz e contra expressas declarações de lei, assentando trilhos na mesma rua do Comercio, por onde corre já até mais do meio da rua



uma locomotiva puchando wagons cheios de assucar, que a empreza manda deitar na porta dos compradores. (...)

(...) em Natal a empreza da ferro via colloca trilhos no meio de uma rua estreita, summamente transitada, a mais transitada por ser tambem a mais Commercial, somente para auferir o lucro de 2\$ por cada carro de assucar que manda deitar á porta do armazem dos compradores. Dizem que a companhia, auxiliada por alguns negociantes interessados no *negocio*, obtivera para o facto que articulamos uma concessão da Camara Municipal, para isso convocada extraordinariamente pelo vice-presidente! (...)

Chamamos para o facto a attenção do Exm. Sr. Ministro da agricultura, até mesmo para aliviar os moradores da rua do Commercio, que sofrem já todos os incommodos produzidos pelo barulhos dos carros e fumo da locomotiva, que, de mais a mais, atropella a cada paço os transeuntes. Esperamos providencias.

Alguns prejudicados. (Diario de Pernambuco, 29 de Setembro de 1883, p. 3)

Um ano depois, o trajeto era autorizado pela Câmara Municipal de Natal, cujo objetivo era integrar o porto da cidade – aqui entendido como ancoradouro dos armazéns par-

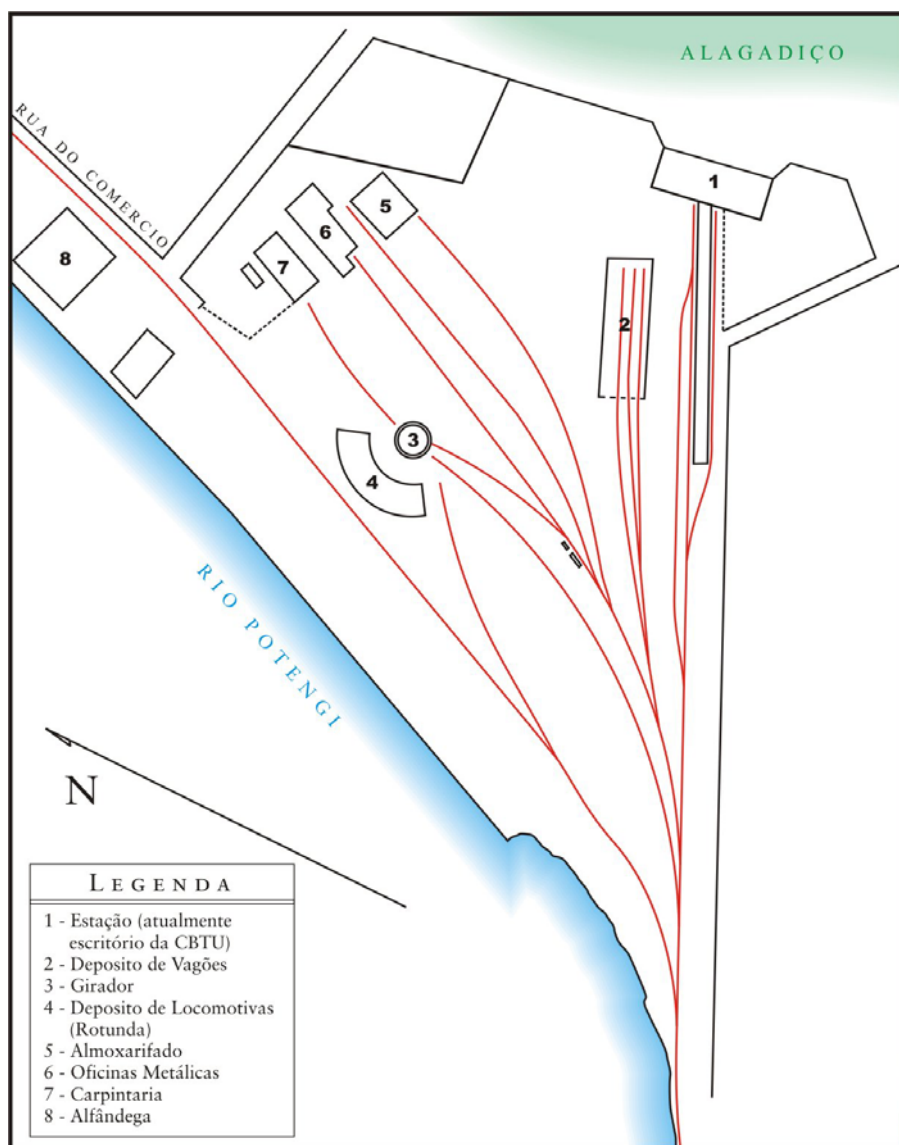


Fig. 32 – Implantação do Parque Ferroviário da Natal-Nova Cruz. Notar o grande espaço vazio ao lado da estação, destinado a futuras ampliações do edifício. Produção do Autor a partir de documentos e mapas.



ticulares da Rua do Comércio – ao parque ferroviário. A companhia devia se responsabilizar pela instalação e manutenção constante dos trilhos na rua. Essa problemática integração entre o transporte ferroviário e o porto só seria solucionada alguns anos depois. (Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 5D-160)

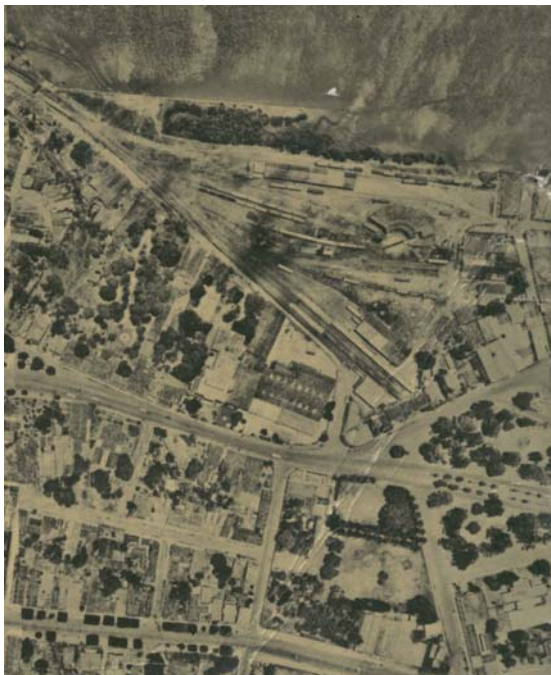


Fig. 33 – Fotografia aérea de Natal, sem data (anterior a 1978, ano da demolição da rotunda). Parque Ferroviário da Natal Nova Cruz. O parque ocupa quase a totalidade da área alagada com seu pátio de manobras e diversos edifícios. Destaque para a estação central da Natal-Nova Cruz, os diversos armazéns e oficinas e o depósito de locomotivas ao centro (rotunda). Fonte: Miranda, João Maurício Fernandes de. 380 anos de história foto-gráfica da cidade de Natal (1599-1979), 1981.



Fig. 34 – Vista do Parque ferroviário da Great Western a partir do rio Potengi, fotografia de Bruno Bougard, 1904. (Detalhe) Em primeiro plano o muro do “caes do salgado” (1) dividindo o rio do aterro. Podemos ver a rotunda e seu enorme telhado (2), os armazéns de vagões (3) as oficinas (5), ao fundo a torre da fábrica de tecidos da família Barreto (8) e mais a esquerda sua residência (7), ao lado o cumee da estação central da Great Western (6). A antiga escolinha da ribeira em breve desaparecería (4). Um cenário de modernidade começava a se formar por traz desses equipamentos. Fonte: Acervo do IHG/RN.



Depois da instalação desse equipamento, o espaço anteriormente ocupado pelo alagadiço irá se revestir de outros sentidos. A referência da praça não é mais o rio, mas sim a estação central da Natal-Nova Cruz, na mensagem do Governador Joaquim Ferreira Chaves:

Por mais de uma vez as mensagens do governo têm trazido ao vosso conhecimento a conveniência de melhorar, tanto no sentido do aformoseamento como da salubridade publica, a grande praça que demora em frente á estação central da ferro-via de Natal a Nova-Cruz.” (Mensagem do Governador Joaquim Ferreira Chaves, 14 de Julho de 1898)

O Governador, lamentando a falta absoluta de prédios próprios para as repartições públicas, vê ali o espaço ideal para estabelecer as principais edificações públicas da cidade, colocando-as no lado oriental da praça e fornecendo um cenário de civilização para quem chegasse de trem em Natal:

Pareceu-me, entretanto, opportuno que simultaneamente com esse trabalho se iniciasse a construcção de edificios publicos que formasse o lado oriental da praça, tanto mais quanto o Thesouro depende annualmente não pequena quantia em alugueres para as repartições estaduaes, como sejam o palacio do Governo e a chefatura de policia. E faltando em absoluto a esta capital diversões publicas, tão necessarias á vida social, constituindo mesmo o especial cuidado de todos os governos, projectei a construcção de uma casa de espetaculos, embora modesta, trabalho a que já dei começo e que conto levar a cabo com maxima economia, não excedendo talvez de 30:000\$ o custo total do edificio. (Mensagem do Governador Joaquim Ferreira Chaves, 14 de Julho de 1898)

Somente em 1904 o Governador Augusto Tavares de Lyra irá concretizar as reformas idealizadas pelas elites administrativas de Natal. O novo nome do logradouro, antes denominado Praça da República (1901), agora representava um personagem local, Augusto Severo, o protótipo do indivíduo cosmopolita e integrado às principais inovações tecnológicas de seu tempo. Era a referência mais adequada à praça, já que se esperava associar o local à modernidade de uma urbe civilizada do início do século XX. Augusto Severo era irmão de Pedro Velho - a incontestável liderança política da região - e morreu em 12 de maio de 1902 quando tentava pilotar seu próprio dirigível em Paris. A idéia de “porta” da cidade para a praça, aliás, presta-se bem ao nome que lhe foi dado, uma vez que se tratava de um pioneiro da aviação, ou seja, um ultramoderno meio de transporte.³²

Um outro fator veio acelerar a construção desse cenário idealizado pelas elites locais. A Praça Augusto Severo tinha recebido, durante a grande seca do início do século XX, mais de 15 mil de retirantes, em uma época que a população de Natal não ultrapassava 12

³² O atual aeroporto de Natal situado em Parnamirim, a principal porta da cidade contemporaneamente, curiosamente também tem o nome desse personagem.



mil “almas”. Os “barracões” montados na praça haviam deixado lembranças no mínimo aterradoras: saques, epidemias, mortes, violências, deportações, desespero e fome.

Os retirantes chegam mesmo a tentar invadir a casa do governador Tavares de Lyra em um episódio que ficou registrado pelas lentes do fotógrafo Bruno Bougard. (Fig. 35) O que teria feito ele, contratado pelo governo estadual para fotografar cenas oficiais e vistas da cidade, registrar esse momento inquietante e tão pouco lembrando pelos documentos oficiais? A cena em questão foge das representações dos retirantes como massa passiva de trabalhadores. A foto transmite certa espontaneidade, não há poses, o fotógrafo não teve tempo de estudar as condições mais adequadas para expor a chapa. A luminosidade do céu vasa, ofuscando a cidade e os rostos dos flagelados não possuem nitidez. A avenida vira um tabuleiro: os atores ocupam os locais que lhe cabem.³³ Das sacadas e das calçadas os observadores se distinguem dos revoltosos. Nesse momento, nas margens da rua, o poder “civilizador” militar, representado pelo soldado isolado e distante, parece impotente ante esse fenômeno. Na rua, externando a face mais violenta da fome, os homens aglomeram-se na porta do governador para exigir providências. As mulheres, crianças e idosos afastam-se do confronto direto e no primeiro plano exibem para o fotógrafo outra violência. Como fantasmas, seus corpos vagueiam pelas ruas da cidade, ostentando ainda alguns objetos, fragmentos gastos de antigas fortunas. Posses e identidades ficaram para trás, a seca destruiu tudo, só restou o desespero e a fome. Esta foto fez parte do acervo particular do ex-ministro e ex-governador Augusto Tavares de Lyra e até então esteve desconhecida do grande público, escondida talvez de olhares sentenciadores.

As elites queriam apagar essa memória do espaço e sob a argumentação de “devolver” a salubridade da cidade, usam os recursos federais destinados ao combate das secas para aterrar e ajardinar a praça. O arquiteto Herculano Ramos será autor do projeto de embelezamento do logradouro e dos principais edifícios que as próximas administrações irão construir na praça. Os retirantes eram vistos pela elite tanto como um elemento de desordem, como um meio de concretizar seu ideal de urbe civilizada. (FERREIRA, 2006, p. 45-68) Os recursos primitivamente destinados para obras no interior, foram utilizados para empregar os flagelados em reformas na capital, atitude que veio a receber críticas ferrenhas dos jornais da oposição, como o *Diario do Natal* e o *Commercio de Mossoró*.

³³ “Na calçada, pessoas de todas as classes se reconhecem comparando-se umas às outras segundo o modo como se sentam ou caminham. Na sarjeta, pessoas são forçadas a se esquecer do que são enquanto lutam pela sobrevivência.” (BERMAN, 1986, p. 180)



Fig. 35 – Retirantes tentam invadir a residência do governador Tavares de Lyra em 1905. Fotografia de Bruno Bougard. Fonte: Acervo de Anderson Tavares.

Noticia a mensagem ter sido inaugurado á 24 de março p.p. o theatro *Carlos Gomes*, um dos melhoes proprios Estaduaes a que ficou ligado o nome do Dr. Alberto Maranhão, sob cuja administração foi concluida a construcção dessa custosa obra; e diz ter contractado o actual Governador o aterro e ajardinamento da praça Augusto Severo com o illustre architecto Herculano Ramos, não dando margem para novos empreendimentos a crise em que se debate o Estado.

Temos observado que cada uma das administrações que vae tendo o Estado quer deixar de si uma memoria que a perpetue na lembrança dos Rio-grandenses por meio de custosas construcções que levem os seus nomes à posteridade.

Este ideal, como vimos para a construcção do theatro Carlos Gomes, há de ser satisfeito, nem que se deixe de construir outras obras mais urgentes e de maior utilidade, como açudes etc, nem que fique sem pão o pobre que morre de fome ás portas da Cidade. (O Commercio de Mossoró, n. 30, 1904, p. 1)

Realmente, havia um desejo da elite administrativa de imprimir sua memória nesse espaço. Era um movimento “endêmico à modernização” (BERMAN, 1986, p. 78), um “movimento no sentido de criar um ambiente homogêneo, um espaço totalmente modernizado, no qual as marcas e a aparência do velho mundo tenham desaparecido sem deixar vestígio.” O governador Tavares de Lyra, até hoje tido como responsável por deportações forçadas para o norte que desintegraram inúmeras famílias sediadas em Natal,³⁴ assim externa o

³⁴ Segundo depoimento do historiador Anderson Tavares, um dos descendentes da família Tavares de Lyra, o responsável pelas deportações forçadas foi o chefe de polícia, que foi demitido depois de inúmeras denúncias. No entanto Augusto Tavares de Lyra carregou para a vida toda a culpa pelo esfacelamento de inúmeras



desejo de apagar a memória dos barracões de flagelados no espaço, pouco adequada aos anseios de civilização e modernidade destinados ao local: “A obra atestará, em todo tempo, que alguma cousa ficou dessa quadra de miserias que tanto nos abateu.” (Mensagem de Augusto Tavares de Lyra, 14 de Julho de 1904, p. 9)

A estação central de trem, agora pertencente à *Great Western* e integrada a cidade da Paraíba e Recife, era o novo pórtico por onde se via um cenário urbanizado e quase equivalente às outras capitais da linha. O aterro e ajardinamento da Praça Augusto Severo era inaugurado em 1905. Um gracioso canal agora dividia rigorosamente a terra da água, antes misturados no alagadiço. Estava pronto o suporte para formar o cenário a descortinar-se para os passageiros e visitantes da cidade. O termo “complexo estação-jardim” utilizado por Possas (2001, p. 79) para descrever a Estação e o Jardim da Luz parece apropriado para a praça Augusto Severo.

Pouco a pouco os principais prédios públicos e serviços viriam para a praça. O Teatro Carlos Gomes, que foi iniciado em 1898, concluído em 1904 e totalmente reformulado em 1912, polarizava no outro extremo da praça o centro das atenções de quem chegava de trem. Em 1905, o jardim recebe iluminação a gás acetileno e em 1911 é feita a conversão para energia elétrica. O Grupo Escolar Augusto Severo, ao lado do Teatro, é inaugurado em 1907, a Escola Doméstica, em 1914. A face oriental da praça, de frente para a estação, é determinada por esses prédios públicos relacionados à educação e compõem a primeira vista de quem chega à cidade. O espaço público, antes protagonizado pelos prédios religiosos, era dessacralizado pelas instituições de ensino e a estação. (MOREIRA, 2006) A tão desejada integração da estação com os trilhos urbanos se concretizava em 1908, com a instalação da Companhia Ferro Carril. Em 1911 o serviço de tração animal era substituído pelos bondes elétricos. A “alma da cidade” estendia a experiência frenética do transporte sob trilhos para a escala urbana (ANDRADE, 2006 in FERREIRA, 2006). Este “cenário de modernidade” ainda seria reforçado em 1913 após a inauguração da estátua de bronze de Augusto Severo, a referência direta ao nome do logradouro, situada, como era de se esperar, logo de frente para a estação. Quem chegava a Natal defrontava-se com esse cenário, que era ainda formado pelos melhores hotéis da cidade – o Internacional, o Hotel dos Leões e o Avenida –, o *Polytheama*, o melhor cinema de Natal, o e os estabelecimentos co-

famílias de retirantes. Após renunciar o cargo de governador para assumir o Ministério da viação e obras públicas em 1906, não voltaria mais a viver no Rio Grande do Norte. Retornará apenas uma vez para o Estado, em 1910, para rever os familiares. Berman (1986, p. 77) analisa essas contradições e angústias inerentes aos atores envolvidos nos processos de modernização: “É como se o processo de desenvolvimento, ainda quando transforma a terra vazia num deslumbrante espaço físico e social, recirasse a terra vazia no coração do próprio fomentador. É assim que funciona a tragédia do desenvolvimento.”



merciais *chics* que traziam as últimas novidades da Europa, como o magazine Paris em Natal, a firma de Omar Medeiros e o loja de Lira Oliveira & Cia. (MOURA, 1986, p. 222) Ao lado da estação, na subida para a Cidade Alta, a imponente residência e indústria da família Barreto completava o ângulo da praça. (Fig. 36)³⁵

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. (GREGÓRIO; BUGNONE, 2005) 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 (Figs. 37 a 46)



Fig. 36 – O cenário de civilização formado após a chegada da Estação. O bonde completava a integração do transporte de escala regional com o transporte intraurbano. Fonte: Produção do autor a partir de dissertação de Ana Zélia Maria Moreira, *Um espaço pioneiro de modernidade educacional: grupo escolar Augusto Severo – Natal/RN (1908-1913)*.

³⁵ Para saber mais sobre as intervenções da elite estadual no espaço urbano de Natal nos primeiros anos da república consultar OLIVEIRA, Giovana Paiva de. **De cidade a cidade: o processo de modernização de Natal 1889/1913**. Natal: EDUFRN, 2000.



No 10. Natal (Brasil.)

Estacao da G. W. B. R' way.

Rio Grande do Norte.

Fig. 37 – A Estação Central da Great Western. Postal da estação que circulou por volta de 1906. O jardim, inaugurado no ano anterior, ainda estava em formação. Os primeiros edifícios ferroviários na América Latina poucos se diferenciaram da arquitetura doméstica, com suas formas historicistas ou ecléticas, tendo um papel secundário em comparação à locomotiva, o centro das atenções e a novidade principal. (Gregorio & Bugnone, 2005) Fonte: GERODETTI, João Emilio, CORNEJO, Carlos. As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças, 2005.

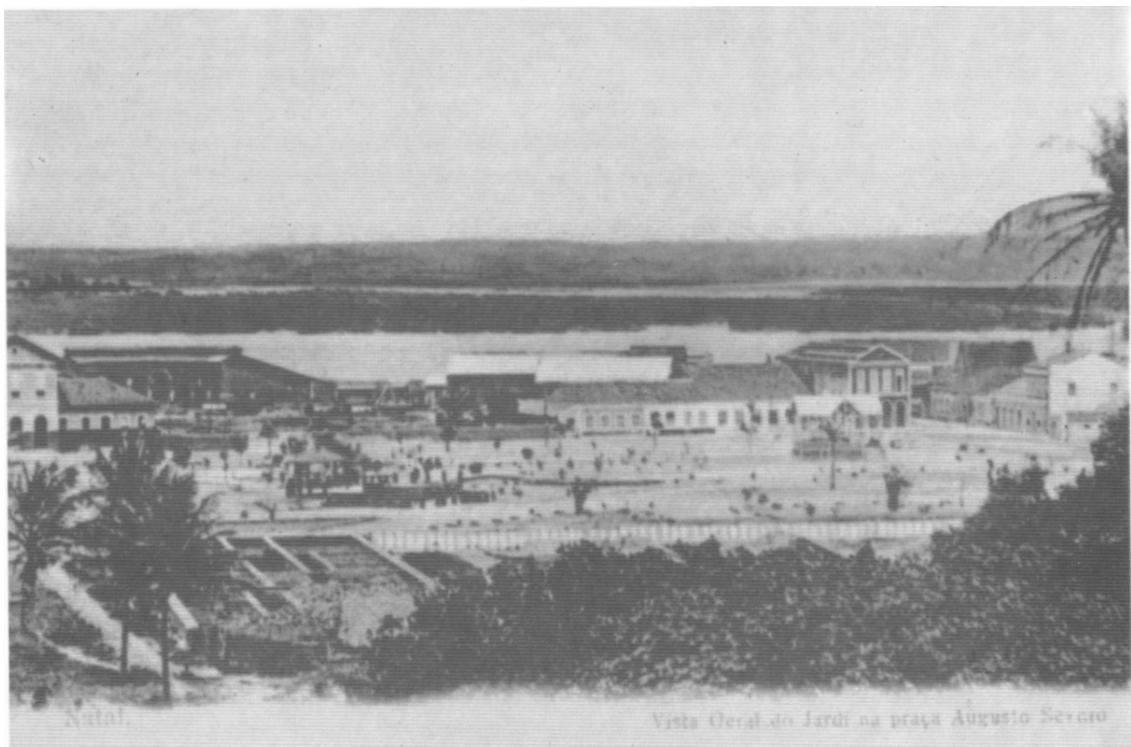


Fig. 38 – Vista Geral do Jardim da Praça Augusto Severo. Finalmente o espaço estava pronto para receber os prédios públicos que delimitariam a praça. Observar a existência de lojas na face norte, com destaque para *Paris em Natal*, o sobrado situado na esquina à direita da praça. Fonte: Lyra, Carlos. Natal através do tempo, 2001.

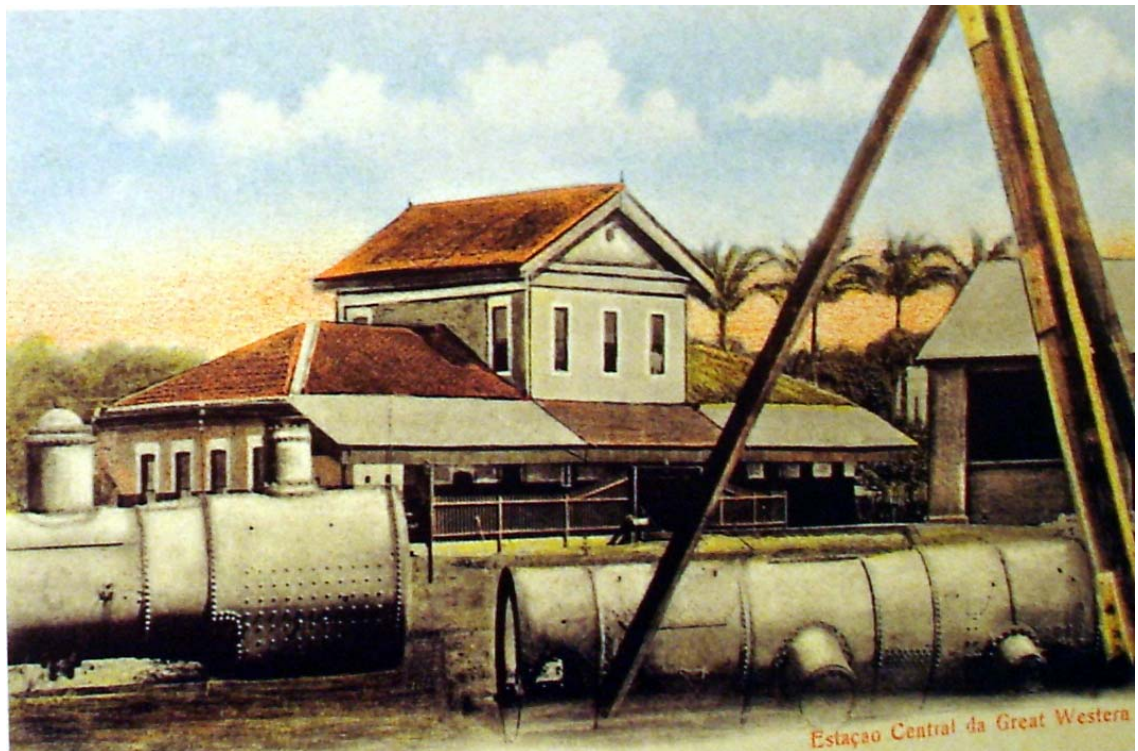


Fig. 39 – Postal colorizado da Estação Central da Great Western (1910) – A estação irá aparecer em inúmeros postais da época, como referência da Cidade do Natal. A foto é tirada a partir do pátio de manobras. Notar a presença das caldeiras das locomotivas em manutenção, guindaste e galpão em primeiro plano. A tecnologia ferroviária fascinava e era sinônimo de modernidade. Fonte: GERODETTI, João Emilio, CORNEJO, Carlos. As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças, 2005.



Fig. 40 – Ponte rústica sobre o canal do jardim da Praça Augusto Severo. Finalmente o cenário se completava. A maior parte das fotografias terá como referência a praça, juntamente com a Estação da Great Western, o pórtico da cidade. Fonte: CD Natal 400 anos.



Fig 41 – Teatro Carlos Gomes, após reformas de 1912. Situado no outro extremo da praça, seu iponente volume polarizava as atenções com a estação. O prédio, que simbolizava o refinamento cultural da elite da cidade, não era a única instituição a ganhar um espaço privilegiado nesse cenário. Fonte: CD Natal 400 anos.

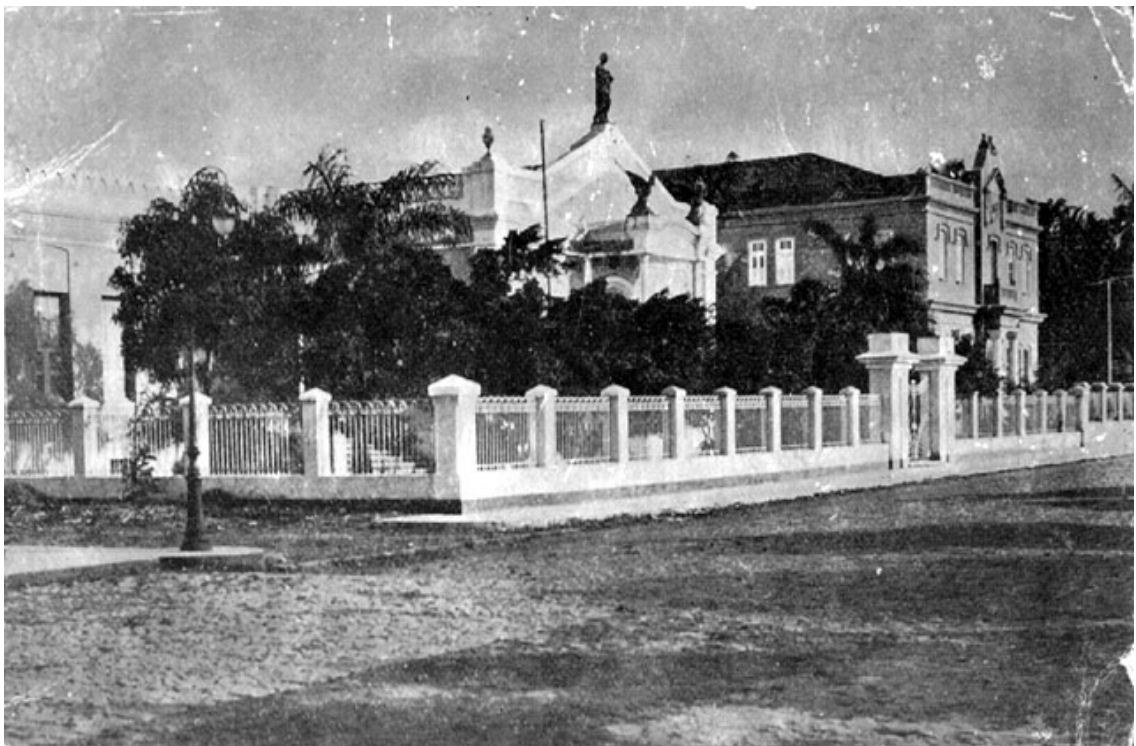


Fig. 42 – Escola Modelo Augusto Severo e Escola Doméstica. As duas principais instituições de ensino da capital compunham também o cenário da praça. Fonte: CD Natal 400 anos.



Fig. 43 – Festividades escolares na praça Augusto Severo em 1912. A alusão ao mártir da aviação nos eventos civis realizados na praça era constante. No estandarte do desfile pode se ver “PAX”, o dirigível pilotado por Augusto Severo. O sobrado que aparece em segundo plano é a indústria de tecidos de Juvino Barreto. Fonte: CD Natal 400 anos.



Figura 44 – Estátua de Bronze de Augusto Severo, situada de frente à Estação da Great Western, pomposamente ornamentada com quatro postes decorativos. Fonte: CD Natal 400 anos.

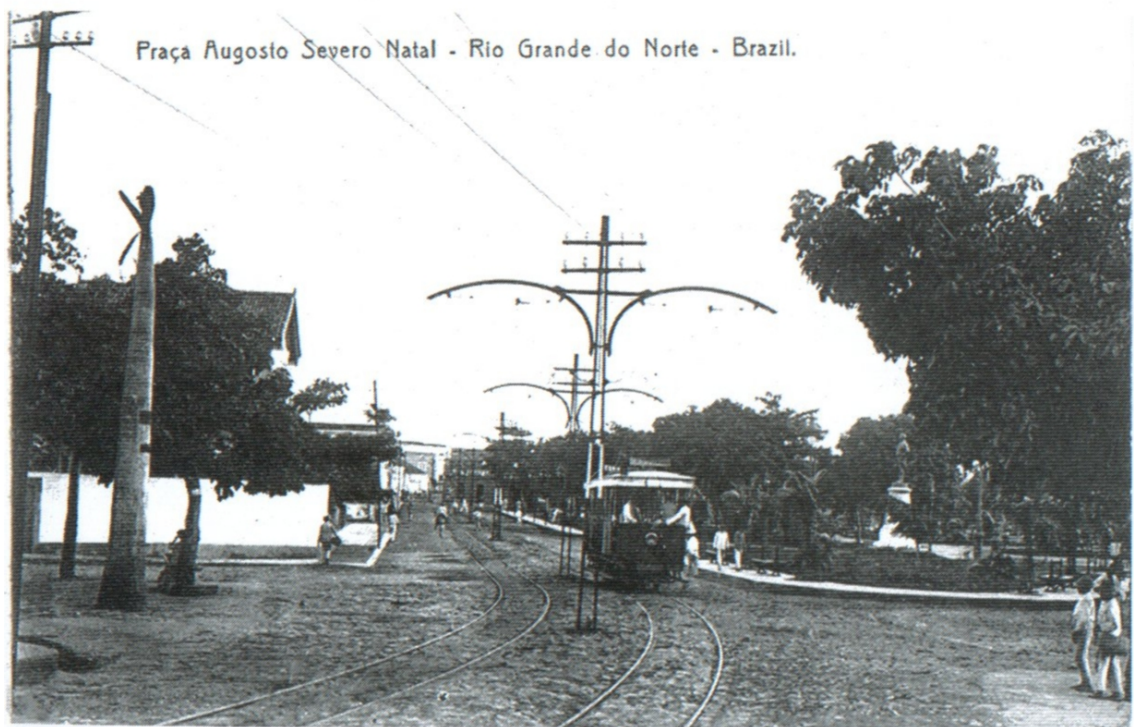


Fig. 45 – Cartão-postal da Praça Augusto Severo. A preocupação em integrar a estação ferroviária ao bonde é visível, os trilhos passam na frente da estação tanto na ida como na volta. Observe-se que a estátua de Augusto Severo está virada de frente para a estação, ela é sua maior referência. Fonte: Lyra, Carlos. Natal através do tempo, 2001.



Fig. 46 – Manobra do 2º Batalhão de Infantaria em frente da Estação da Great Western (1910). As principais cerimônias cívicas e militares também tinham a estação como cenário. As instituições militares, historicamente, mantiveram-se muito próximas dos pórticos das cidades, mas não somente por questões de segurança. Nas representações fotográficas desses eventos o simbolismo do Arco do Triunfo vinha à tona muito explicitamente. Fonte: GERODETTI, João Emilio, CORNEJO, Carlos. As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças, 2005.



A praça Augusto Severo será o local por excelência das cerimônias cívicas e militares do Estado. A chegada do presidente Afonso Penna demonstrará bem o papel que esse espaço representou nesses eventos. Em 1906, o recém-eleito Presidente fará uma excursão pelo país para escutar as administrações locais e favorecer um clima harmônico entre as diversas regiões do país. No dia 11 de junho desse ano o presidente e sua comitiva chegaram a Natal, tendo sido “decorada interna e externamente” a Estação da Great Western. (A República, 9 de Junho de 1906, p. 1) Não só o prédio recebeu atenção, “as ruas do contorno do Jardim Publico e o trecho que vai até à casa do senador Pedro Velho serão caprichosamente embandeirados.” O cenário se completava com o asteamento da bandeira nacional em todos os prédios públicos estaduais (cuja maioria ficava na praça e no trajeto decorado) e o melhoramento da iluminação da cidade.

As atenções antes eram voltadas para o porto e a ladeira Passo da Pátria que conectavam a cidade através do centro alto da cidade, no século XIX, passaram para a praça Augusto Severo, onde a estação de trem protagonizava esse novo pórtico, o que veio a modificar sensivelmente a noção de centralidade dentro do espaço urbano de Natal.

O presidente Afonso Penna vinha também para inaugurar a primeira parte do trajeto da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte. Essa ferrovia tinha o objetivo de ajudar a integração da cidade com as áreas assoladas pelas secas. Parte desses recursos, originalmente destinados ao combate desse flagelo, também foram usados para reformar e embelezar Natal. Vale salientar a importância desses investimentos da Inspeção de Obras contra as Secas (IOCS) no estado, um órgão federal ligado ao ministério da Viação e Obras Públicas, que a princípio atendia *exclusivamente* o Rio Grande do Norte. As obras tinham objetivo de atender as áreas mais atacadas pelo mal, mas acabaram se concentrando no litoral oriental, a sede do poder da elite administrativa. A construção da centralidade de Natal continuará a acontecer, nos anos seguintes, através de um sistema de integração regional que terá respaldos diretos no interior da cidade, com a construção de outro grande parque ferroviário na capital.

2.3. O Parque Ferroviário da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRGN)

O primeiro trecho da EFCRGN, de Natal a Ceará-Mirim, é inaugurado em 13 de junho de 1906. A linha partia do antigo Aterro do Salgado, onde foi construída uma pequena estação (conhecida por Pedra Preta ou Estação do Padre) de onde se atravessava por meio de barcos para o cais do escritório da EFCRGN, situado atrás do pátio Great Wes-



tern. Essas instalações, bastante provisórias, não seriam suficientes para suportar o tráfego da linha por muito tempo.

Em 1909, a EFCRGN já tinha avançado bastante, e seu tráfego já exigia um equipamento específico para guarda e manutenção do material rondante. Nesse ano a cidade de Ceará-Mirim é escolhida para receber um parque com depósitos e oficinas destinados a esse fim. As obras já haviam começado, o terreno terraplenado e algumas fundações iniciadas quando, por motivo aparentemente inexplicável, resolvem escolher outro local para o parque ferroviário:

Reconhecida a deficiência das oficinas existentes, não só para a parte em tráfego como para o prolongamento, foi escolhido o local para as novas oficinas na cidade de Ceará-Mirim e autorizado o serviço do movimento de terras para a esplanada. Mais tarde, porém, foi esse local aproveitado para um depósito de carros que já se acha com as paredes prontas, e marcado novo local para oficinas, em Natal, à margem direita do rio Potengy, onde já foi iniciada a construção. (Relatório do Ministro da Viação e Obras Públicas Francisco de Sá, 1910, p. 114.)

O que teria acontecido para que esse parque ferroviário fosse mudado de local? O novo projeto parecia contradizer os ditames de economia que regiam as construções ferroviárias. Instalar as construções em um alagadiço inundado periodicamente pelas marés acarretava um custo muito mais elevado, comparando-se com simples terraplenagem submetida aos terrenos em Ceará Mirim. Infelizmente não foram encontradas maiores informações sobre os motivos dessa mudança, mas o próprio relatório do ministro da viação parece não achar razoável essa modificação, afirmando que “devido a má qualidade do terreno as fundações estão sendo feitas sobre estacadas e concreto, o que vae encarecer a sua construção.” (Relatório do Ministro da Viação e Obras Públicas Francisco de Sá, 1910, p. 114.)

Embora não se tenham informações suficientes, é bem provável que esse equipamento tenha sido transferido para Natal pelas mesmas razões que fizeram a EFCRGN partir da capital e não de outra cidade. O novo parque ferroviário era um verdadeiro complexo industrial, com diversas instalações específicas para construção de vagões e montagem de locomotivas, um protótipo perfeito da divisão do trabalho e da moderna produção em série. (Fig. 47 e 48) Pode-se falar nesse momento em operariado urbano, a classe que era o motor da economia das principais metrópoles do mundo, representada agora na pequena capital potiguar. O deslocamento do parque ferroviário pode, portanto, ser visto como mais uma etapa do processo de fortalecimento da capital.

O parque da EFCRGN era bem diferente do antigo pátio da Natal-Nova Cruz. (Figs. 47 e 29) Os edifícios foram concebidos em sua totalidade para que pátio de manobras tivesse a circulação mais funcional possível em um período que a engenharia ferroviária



ria já tinha alcançado relativa maturidade. Já em 1850 F. L. Reynaud, conhecido tratadista francês, recomendava que a distribuição dos edifícios em um pátio deveria facilitar o máximo de amplitude e rapidez de movimentos. Estudos feitos por Camile Polonceau e Victor Bois em 1840 recomendam que o edifício da estação terminal fique paralelo às vias, pois essa solução permitia uma melhor integração das oficinas que viessem a ser construídas.

A disseminação dessas idéias teve repercussões claras nesse projeto. A localização do edifício da estação, por exemplo, ficou paralela às vias e não perpendicular como geralmente se fazia com estações terminais. Outro diferencial do parque foi a construção de uma ponte de atracação, que na verdade foi o primeiro projeto moderno de um cais acostável para o porto de Natal. Antes o que se chamava de porto na verdade era um ancoradouro natural, para onde as edificações lançavam, individualmente, os trapiches para ter a servidão do rio. O parque ainda era equipado com dois armazéns que intermediavam as mercadorias entre os trilhos e o porto. Esse equipamento dotava a capital com um eficiente sistema de escoamento, preparado para receber um fluxo considerável de passageiros e mercadorias. Porto e Ferrovia se integravam eficazmente, sem rupturas, e de maneira a facilitar a fluidez e continuidade da rede de transportes.

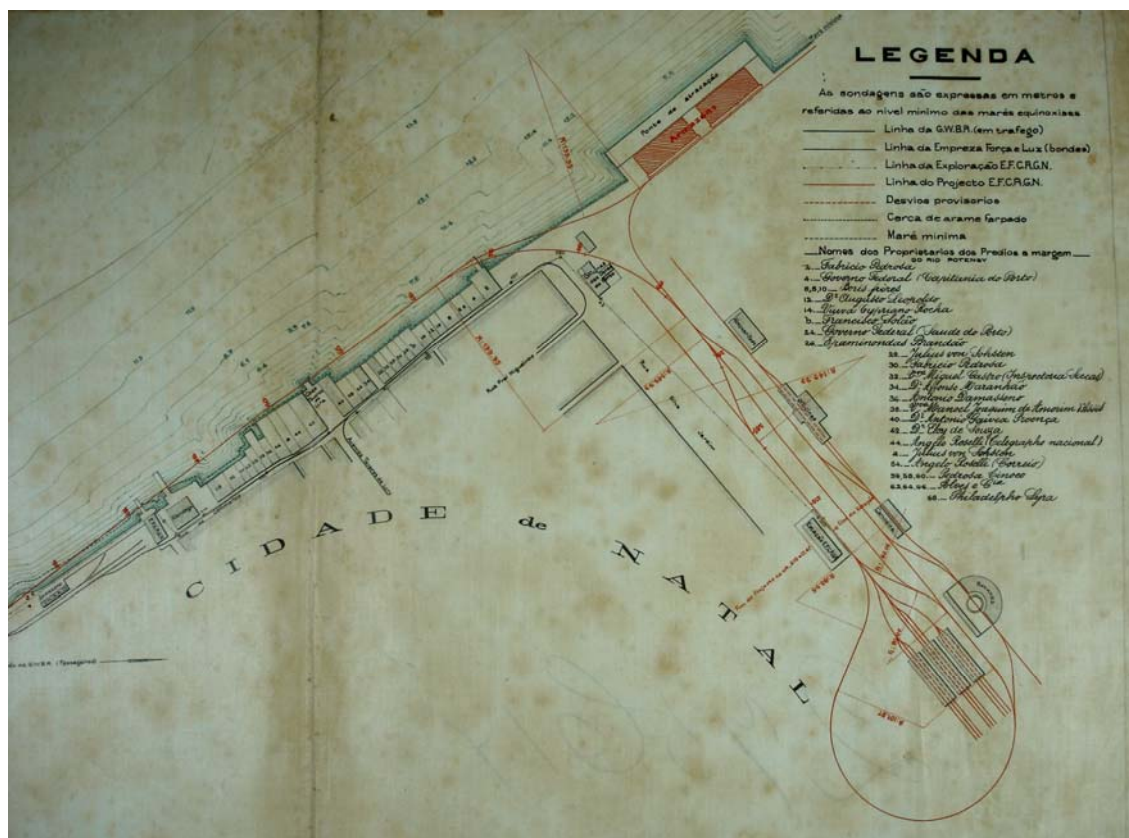


Fig. 47 – EFCRGN. Trecho de Natal a Igapó. Projecto de Ligação paralela á linha em trafego da Great Western Brazil Railway, 1915. (Detalhe) No mapa identificam-se os principais edificios do parque ferroviário. A estação central, a rotunda (edificio semicircular), a carvoeira, três armazéns para guarda dos vagões, as oficinas de marcenaria e o almoxarifado, a ponte de atracação no porto, dois armazéns, tudo cuidadosamente integrado pelos trilhos. Fonte: Arquivo Nacional, Caixa 4B-390.



Fig. 48 – Vista aérea do parque ferroviário da esplanada Silva Jardim. Fonte: BRITO FILHO, Francisco Saturnino de. O problema do destino dos esgotos em Natal. Revista Municipal de Engenharia. PDF, Rio de Janeiro, n.1, vol V, p.37-38, jan. 1938. (Banco de Imagens HCURB/UFRN)

Mas não era apenas o parque ferroviário que dotaria Natal de “melhoramentos”. Seguindo esse mesmo raciocínio, a construção de uma ponte que finalmente cruzaria o rio Potengi foi considerada uma obra de grande importância para a integração da capital:

Na própria cidade de Natal, afóra a linha de ligação acima indicada, ha varios melhoramentos de monta que dizem principalmente respeito ás multiplas installações da Praça Silva Jardim, e a ponte sobre o rio Potengy. (Relatório do Ministro da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lyra, 1915)

A capital estaria enfim integrada e preparada para desempenhar o papel de escoadouro da produção do estado. Apesar disso, a instalação desse complexo não seria tão simples. O parque ferroviário trazia uma superestrutura completa para os limites da cidade e demarcava um novo vetor de crescimento urbano, vindo com ela uma quantidade razoável de operários, o que dinamizaria a economia local e despertaria o interesse numa área que até então era um alagadiço pouco valorizado sob administração da Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal. O primeiro conflito surgiu com a Intendência Municipal em Natal, a respeito do confuso histórico fundiário do terreno.

Em 2 de outubro de 1911, sob protestos do Engenheiro Fiscal da EFCRGN, a Intendência Municipal de Natal concede aforamentos de terrenos situados nas “Rocas de Baixo” a Joaquim Lopes Teixeira e Angelo Roselli. O engenheiro vê que esses aforamentos trariam problemas no futuro e faz recomendações ao Delegado Fiscal:

venho disto scientificar-vos e pedir que vos digneis mandar sustar os processos de aforamentos dos terrenos alludidos, como tambem de outro qualquer que fique comprehendido entre o “Refoles” e as “Rocas”,



pois não parece razoável que indo o Governo precisar de todos esses terrenos, os afores agora para desapropriá-los depois. (Correspondência de Luciano Martins Veras, Engenheiro Fiscal da EFCRGN, 1911, Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 4B-417)

Apesar dos protestos do Engenheiro Fiscal, a concessão será dada a Angelo Roselli em 1911, em terrenos onde já estavam se desenvolvendo as obras do parque ferroviário desde 7 de setembro de 1909. Em 1914, Angelo Roselli pede a paralisação das obras da esplanada, sob alegação que estariam usando seu terreno, reivindicando indenizações do poder público. Em 12 de março de 1915 o Juiz Federal manda paralisar as obras do parque, atrasando o seu andamento em mais de 4 anos.

Mais uma vez aqui as relações pessoais entre os poderes locais influenciariam na trajetória dos investimentos públicos federais. Angelo Roselli era amigo do Intendente Municipal Joaquim Manoel Teixeira de Moura, cuja filha havia se casado com o filho do comerciante em 1908. (BRANCO SOBRINHO, 1959). Esse conflito traria à tona a indefinição da posse desses e de outros terrenos situados nas Rocas. Três instituições públicas – a Intendência Municipal, a Comissão de Melhoramentos do Porto e a Companhia Viação e Construções, responsável pela construção da ferrovia e do parque ferroviário – requeriam a responsabilidade da área, que teria agora uma importância a mais com a nova Estação e o parque ferroviário. A concessão dada a Angelo Roselli era uma tentativa de atuação da Intendência Municipal de Natal em um planejamento mais efetivo da cidade e também de agraciamento de indivíduos ligados ao poder local. Sendo responsável pelos editais de aforamento na cidade, a intendência entrará em conflito também com a Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal, que teria cercado e se apossado dessa região desde 1893, quando nenhum terreno era aforado e estava até então sob guarda da Marinha.

Desde esse período, havia começado na área o trabalho de fixação das dunas, com o plantio de vegetação para conter o soterramento do canal de acesso ao porto. A comissão também permitiu que a população mais pobre da Capital construísse casas de taipa e choupanas, obedecendo aos alinhamentos traçados pela comissão, para proteger as plantações da ação dos ventos. Ao contrário do que se pensava, podemos afirmar que o atual bairro de Santos Reis foi planejado. Talvez esse “planejamento” não tivesse em vista a habitação, mas sim a fixação das dunas, mas isso descarta a hipótese de que foi uma ocupação espontânea³⁶. Embora ficassem fora da área urbana, numa área sob domínio federal, essas casas já estavam regularizadas perante o município e pagavam os impostos devidos à municipalidade. (Figs. 49-51)

³⁶ Atualmente no bairro de Santos Reis, dois logradouros recebem o nome de Pereira Simões, engenheiro que permitiu a ocupação da área.



Fig. 49 – Rocas vista da torre da Inspetoria Federal de Obras contra as Secas. Na fotografia aparecem as habitações concedidas pela Comissão de Melhoramentos do porto de Natal à população pobre da cidade. Notar o alinhamento das casas e da vegetação nos quintais. As ruas continuam com certa regularidade até a área conhecida como “Limpa”. Em primeiro plano temos as Oficinas de Marcenaria da EFCRGN com alguns vagões em manutenção, o local de abastecimento das locomotivas com a Caixa-d’água e a Carvoeira (plataforma de onde era colocado o carvão para abastecer a locomotiva). Notar que o alagado ainda não havia sido aterrado, apenas a parte relativa às instalações do parque ferroviário. A fotografia foi tirada da torre da Estação, que na ocasião abrigava a sede da Inspetoria Federal de Obras contra as secas – IFOCS. Fonte: NOVAES, Henrique de. Comissão de saneamento de Natal - Relatório de Abril de 1924. (Banco de Imagens HCURB/UFRN)



Fig. 50 – Postal das Obras de implantação da ponte de atracação da EFCRGN e da “Barra Dunas”. A interação entre as obras portuárias e ferroviárias na modificação da paisagem é visível nesse postal do início do século XX. Essa ponte seria o futuro atracadouro do porto de Natal, cujos armazéns seriam construídos apenas em 1928, no local do alagadiço onde estão atracadas pequenas embarcações. Já a “Barra Dunas” é a fileira de casas das Rocas que permitiram a fixação das dunas da Limpa. Nesse postal, que pretende propagandar as obras da Estrada de Ferro e da Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal, os casebres dos retirantes aparecem como uma importante obra modernizadora da engenharia portuária e não como uma ocupação insalubre e indesejada.



A Intendência de Natal protestaria contra essas construções, alegando que a concessão delas era de responsabilidade do município, e que a cessão dada a Angelo Roselli era válida, pois estava de acordo com esses preceitos.

No dia 1º de fevereiro de 1912, 155 moradores das Rocas publicariam um protesto no jornal *A República*, pois a área concedida ao comerciante Angelo Roselli abarcava também suas casas, e seriam diretamente prejudicados pela concessão. O comerciante enviaria correspondência logo em seguida para Comissão de Melhoramentos dos Portos, alegando que a área concedida era devoluta, sendo constituída apenas de “areia e capim, sem bem feitorias” e que as assinaturas dos moradores eram apócrifas.

Ao que parece, a Intendência Municipal tinha outros planos para a área em questão, e esses planos chocaram-se diretamente com os interesses da Comissão de Melhoramentos dos Portos, que trazia para a área uma ocupação nem um pouco bem vinda pela municipalidade. Vale salientar que no mesmo período estavam sendo aprovados impostos de décima urbana que impediam que os “indesejáveis” fixassem moradia no perímetro urbano da capital. Esta área, imediatamente fronteira ao centro comercial da cidade, que por sua vez estava situado imediatamente após a nova porta de entrada de Natal, era uma mácula na imagem de progresso e opulência que se esperava da capital. Para evitar isso, a intendência cede os terrenos a um rico comerciante, com recursos suficientes para dar uma finalidade diversa à área em questão. Curiosamente os poderes locais embargavam uma obra federal que trazia ícones de progresso e modernidade para Natal, algo bastante desejado por essas elites no período. Isso vem reforçar que a trajetória das grandes intervenções ferroviárias e federais na cidade nem sempre eram unânimes. Envolveva contradições e interesses de diversos atores.

Esse conflito atingiria também a Companhia de Viação e Construções, responsável pela construção do parque ferroviário da EFCRGN, sendo que os embargos continuaram até depois de 1920, não sendo possível verificar o que aconteceu depois pela documentação do processo de anulação do aforamento. (Arquivo Nacional, Ministério da Viação e Obras Públicas, Caixa 4B-417)



cadorias e a Parada de Igapó para desembarque de animais. (Fig. 52 e 53) A manutenção da Estação da Pedra Preta e o acordo com a Great Western encareciam muito o funcionamento da ferrovia. Era mais do que necessário ter uma ligação direta com a Estação Central e o parque ferroviário da Esplanada Silva Jardim, através da construção de uma estrada paralela à da Great Western, para assim suspender o custoso acordo:

(...) pelo aviso n. 94 de 23 de maio do referido anno, foi homologado o accordo celebrado entre a Companhia de Viação e Construções e “The Great Western of Brasil Railway Company, Limited” para que os trens da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte trafegue, de Refolles a Natal, pela linha da segunda estrada. Este accordo assignado em 28 de abril de 1917, deverá terminar 18 mezes depois da data da sua assignatura, ou em 28 de outubro de 1918, se antes não estiver inaugurado o trafego pela linha paralela que o mesmo accordo autorizou a Companhia de Viação e Construções a construir, á da Companhia Great Western, entre os kilometros Zero e 2,140. (...)

No anno de 1917 continuou-se a construção do grande aterro do 1º encontro da ponte do rio Potengy e foi inaugurado o trafego de passageiros até a cidade de Natal, utilizando-se, conforme o accordo mencionado, um trecho da linha de Natal a Independencia, arrendada á Companhia Great Western. A continuação da linha até a explanada Silva Jardim, é de necessidade urgente afim de não continuarem sem utilização as construções existentes na referida explanada e tambem alliviar o trafego das despezas de custeio da estação da Corôa [Estação da Pedra Preta], situada na margem esquerda do Potengy, em frente a Natal. (Relatório do Ministro da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lya, 1918, p. 101-102)

A ligação da explanada Silva Jardim com a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte incluía a construção de um muro de arrimo à beira rio, que partiria do pátio da Great Western até a ponte de atracação do Porto de Natal. No entanto, essa ligação não seria tão pacífica, porque dessa vez a linha se confrontaria com várias instituições locais que dependiam da servidão do rio para o desempenho de suas funções.

Em 5 de março de 1913, seria aprovado um projeto de enrocamento de pedras soltas para formar as bases da linha, que passaria por dentro do rio, próximo à rua do Comércio, na Ribeira. O projeto, ao tentar baratear ao máximo a construção, não previu que esse tipo de alicerce iria prejudicar o canal do rio, que corria justamente rente à margem direita. Não se poderia facilitar um meio de transporte em detrimento de outro, levando-se em consideração que o projeto original do parque ferroviário da explanada Silva Jardim contemplava uma ligação plena entre porto e ferrovia. A Companhia Viação e Construções, arrendatária da linha, juntamente com a Alfândega se posicionaram contra o projeto, formulado ao que parece pelo antigo engenheiro fiscal.

O traçado da linha de ligação entre Igapó e a Estação Central dessa Estrada, no trecho que defronta com o bairro commercial da cidade do Natal, está todo locado dentro do rio Potengy, a pequena distancia do



talweg deste rio, ocupando aproximadamente a posição que deverá ter o projectado caes do porto dessa Cidade.

Não se pode, pois, pensar em contruir ahi, como foi previsto no orçamento dessa linha, um simples enrocamento de pedras jogadas, que iria obstruir o canal do rio e impedir a construcção das obras de melhoramento do porto.

A obra a executar, para protecção do leito da estrada, servindo tambem de caes, é um muro de arrimo, que não custará menos de Rs. 2.000:000\$000. (Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, 4B-390)

Apesar de negar-se a realizar uma obra que era de responsabilidade do porto de Natal, a companhia vê que um segundo trajeto (Fig. 54) ajudaria bastante os trabalhos posteriores de desapropriação e regularização do rio. Correndo por cima de um antigo conjunto de lotes comerciais que tinham servidão direta ao rio, o novo trajeto adiantaria o fim da paisagem oitocentista do porto, composta por um casario deteriorado e ultrapassado, pouco adequado aos novos ritmos de circulação do porto e da ferrovia, e, talvez com a imagem moderna que se queria da cidade:

Sem examinar se é oportuna a execução dessa obra, pensa esta Companhia quanto ao que interessa á estrada, nenhuma vantagem há em conservar-se o traçado que dá logar a tão consideravel despeza, parecendo-lhe preferivel a sua substituição por outro, como o que está indicado a traço azul na planta annexa, em que o eixo da estrada fique em terreno firme, á margem do rio. Essa modificação exigirá, é certo, a desapropriação das casas situadas á margem do rio, mas, por outro lado,



Fig. 52 – Linhas e Estações da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte e da Great Western. Produção do autor.



facilitará a construção da linha de ligação, que, como se sabe, tem por fim alliviar o tráfego da estrada e, portanto, a região que ella serve, das despezas accessorias que ora se fazem com a baldeação por pequenas embarcações, das mercadorias que rece e expede a actual estação de Natal. Accresce que as casas a desapropriar estão todas condemnadas a desaparecer, para serem construidos armazens e outras dependencias do porto no local em que ellas se acham: a sua desapropriação, pois, é tambem uma simples antecipação de despeza, mas que não excederá de Rs. 600:000\$000. (Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, 4B-390)

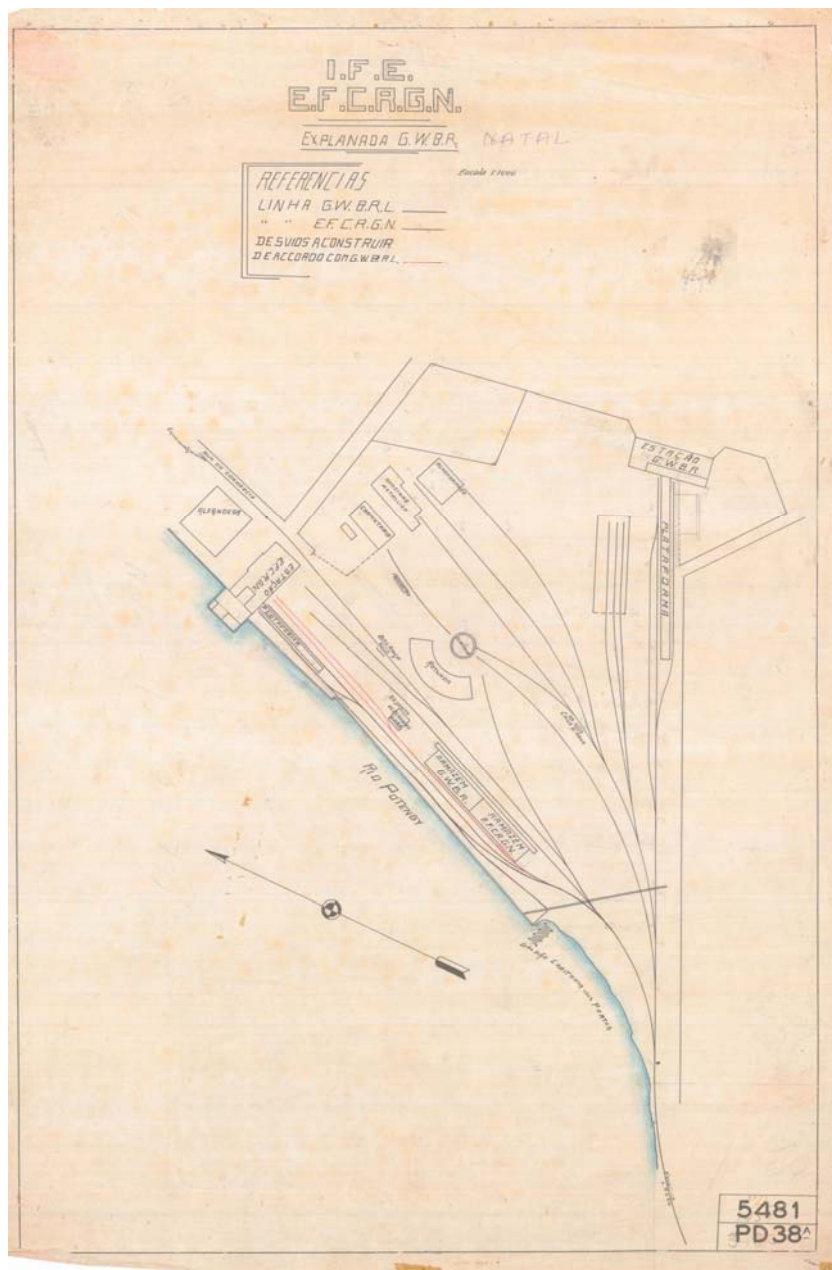


Fig. 53 – Esplanada da Great Western em Natal. A Estação provisória de passageiros está próxima à beira rio, ao lado da alfândega. O mapa mostra um projeto que adiciona novos trilhos (em vermelho) para melhorar o tráfego de passageiros na plataforma da EFCRGN.

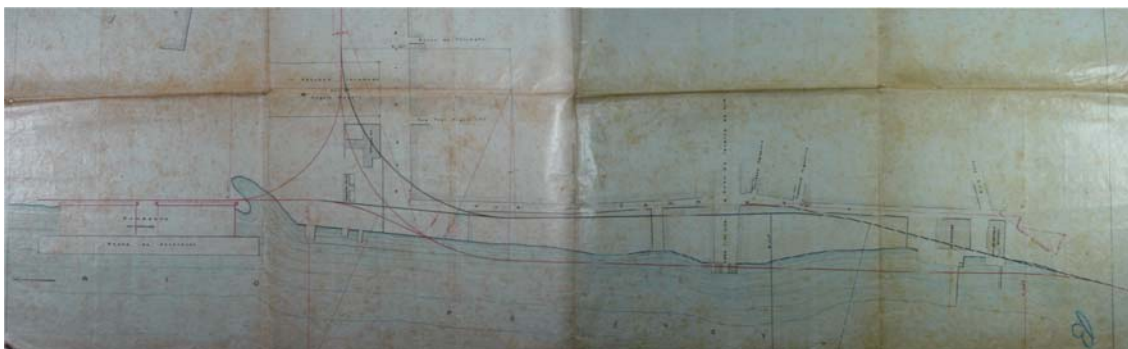


Fig. 54 – Os dois traçados projetados de ligação da EFCRGN à Esplanada Silva Jardim. Em vermelho o traçado que previa a construção de um enrocamento de pedras e o segundo em preto, que desapropriava as casas do lado direito da rua do Comercio. Fonte: Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 4B-390.

O novo engenheiro fiscal indicaria três trajetos possíveis, sendo que um deles contornava a cidade pelo sul, cruzando uma extensa área de dunas, o que viria a encarecer a construção. Acaba optando pelo trajeto que demolia as casas da rua do Comércio, reforçando que isso seria apenas um adiantamento de despesas:

A outra solução ao meu ver, a única, é: no trecho da cidade, jogar-se a linha em terreno firme, cortando um lado da rua do Commercio. À primeira vista, parecerá mais oneroso esse traçado; mas se si considerar que os predios a se desapropriarem são na quase totalidade habitações de um só pavimento, de construcção antiquada e condemnadas a desapparecerem mais tarde, à realização das obras do porto, conclui-se a que a ultima solução é, na verdade, a única, por ser a mais economica. (Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, 4B-390)

As discussões quanto à viabilidade da construção do muro de arrimo entre a Companhia Viação e Construções (empresa responsável pela construção da EFCRGN), e os engenheiros fiscais continuaram até 1915, quando o último apresentou um orçamento definitivo para a construção, bastante parecido com o projeto primitivo da Companhia. Segundo o Inspetor Federal de Estradas, o trajeto que segue em terra firme não era o mais viável, pois acarretaria em desapropriações onerosas que iriam ultrapassar em muito o orçamento estipulado pela Companhia, levando-se em consideração que os proprietários das casas comerciais tinham estreitos laços com o poder local e as ferramentas que dispunha para exigir o máximo de indenização.

A proposta da Companhia passando em terra firme desapropriando as casas situadas na margem penso não será ainda a mais vantajosa, senão vejamos. Calcula a Companhia em 600:000\$000 as despesas com desapropriações; ora, esta somma é insignificante pois todos nós sabemos a luta terrivel em questão de desapropriação em que cada proprietario se julgando prejudicado, lança mão de todos os recursos afim de obter a maior indemnização possivel. Afim de ter uma base mais segura para o calculo approssimado d'estas desapropriações procurei basear-me no pagamento das disimas e suppondo que tudo corresse na maior regularidade possivel de accordo com o artigo 2º da lei de desapropriação approvada por decreto n. 1021 de 26 de Agosto de 1903 achei que as desapropriações avaliadas em 600 contos iriam no minimo a 1.200 con-



tos, isto é, justamente o dobro. (Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, 4B-390)

O Inspetor prevê duas soluções para o trecho em questão. Uma seria um acordo com a Great Western, no qual a EFCRGN utilizaria parte de seus trilhos, sendo o tráfego de passageiros das duas ferrovias transferido para a Estação Central na Esplanada Silva Jardim. A antiga estação da GWBR seria destinada a mercadorias e encomendas.

A outra solução construiria uma segunda linha paralela e independente da Great Western, só que em forma de cais acostável, do mesmo tipo da ponte de atracamento do porto, o que aumentaria bastante a área do cais. Apesar da exorbitância do preço, o inspetor não vê esse investimento como perdido. O porto e a ferrovia trabalhariam em conjunto para fornecer um equipamento que dotaria a capital de uma estrutura adequada de escoamento:

Considerando tratar-se de uma Capital a cujo porto chegam constantemente navios de todas as nacionalidades e cujo desenvolvimento comercial tende a aumentar constantemente pelas forças impulsoras que desenvolvem o interior, acho que devemos resolver questões como a presente, tendo em vista o futuro.

Ora, tratando-se d'uma capital como Natal, cuja situação avançada sobre a nossa costa oriental, faz com que esteja destinada a um futuro desenvolvimento marítimo com o melhoramento de seu porto, e correndo as despesas de construção de cais pelo mesmo Ministério da Viação, penso não seria fóra de propósito estudar meditadamente este assunto. (Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, 4B-390)

Para o Inspetor, se o muro fosse feito sobre uma enrocada de pedras soltas seria “um dinheiro inultamente enterrado quando se fizer a construção do cais do porto.” Era, portanto, a oportunidade de construir um cais digno de uma capital, ao mesmo tempo que se integraria plenamente a Esplanada Silva Jardim. Era um projeto completo, que regularizava o acesso ao rio, integrava o transporte ferroviário com o marítimo, criando um equipamento que contemplava as duas portas.

O cais cruzava o rio, de maneira a evitar processos de desapropriação na rua do comércio. Por conta da distância do muro com a antiga linha do rio, precisaria-se fazer um aterro, de forma a evitar a proliferação de um pântano entre os dois.

Sendo de alta inconveniência para a salubridade da cidade, a construção do aterro necessário á linha, afastado do cais actual, por se tornar o vasio entre elles o deposito de aguas estagnadas e detricos de toda especie, tendo por isso em vista os mais elementares preceitos de hygiene publica, fiz com que o aterro prehenchesse todo o vasio, indo desde o cais actual até o muro projectado, ficando portanto uma faixa bastante larga ao longo da linha.” (Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 4B-390)



Os estudos seriam iniciados logo em seguida e a construção do muro seria aprovada em 22 de fevereiro de 1917, e suas obras prosseguiriam normalmente, quando em 15 de junho de 1917 outro embargo atrasaria mais ainda as obras. O Capitão do Porto de Natal, Emanuel Braga, envia um ofício, acompanhado de um mapa (Figs. 55 e 56), ao Vice Almirante Inspetor de portos e Costas contendo um protesto, pedindo a modificação do projeto do muro, já que ele fecharia o acesso a diversas instituições situadas na margem do rio:

Em cumprimento ao artigo 167 do Regulamento das Capitânicas dos Portos a que se refere o Decreto 11505, de 4 de Março de 1915, informei ao Sr. Engenheiro Chefe da 3ª Fiscalização, que para a construção do referido muro, devia a quem compete, respeitar os direitos, entre os quaes os há seculares, dos estabelecimentos da União e do Estado, que virão a soffrer, porque ficarão com as suas serventias interrompidas pelo trancamento que lhes faz dito muro.

Na planta apresentada, que ora junto, vereis claramente o que venho de dizer, pois foi por mim annotada a lapis vermelho, mostrando a necessidade de ser completamente livre a servidão naquelles logares, que são: terrenos da Capitania do Porto, que tem um encanamento d'agua dôce para fornecer agua a pequenas embarcações, Alfandega, caes da Alfandega, Saude do Porto, Caes Tavares de Lyra, Galpão da Capitania, caes de Praticagem e trapiches da Comissão de Melhoramentos do Porto.

As testadas destes estabelecimentos depois da construcção do muro não devem ficar impedidas em sua servidão, porque elles são essencialmente navaes e não podem ficar a mercê de outra jurisdicção que a do Ministerio ou repartição a que pertecam. (Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 4B-390)

Segundo o Capitão do Porto, que ao que parece desconhecia o projeto do muro, a maneira como o ele seria construído também prejudicaria o regime do rio, levando a criação de inúmeros bancos de areia que soterrariam paulatinamente o canal do porto:

A ligação do muro a construir com o que existe, em lugar de offerecer canalização as areias arrastadas pela correnteza, faz-lhe o contrario, paredão, parecendo que deverão ahi depositar-se, creando desta arte um banco onde é hoje completamente safo e bom fundo.

Julgo Eu, que uma ligeira modificação nesta parte do caes não agravará de futuro as condicções do fundo do rio, bastando para isso construir o muro de ligação com uma inclinação sobre o muro já construido, ao envez de perpendicular como está projectado. Entretanto, aconselhareis medidas ou providencias que julgardes mais acertadas. (Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 4B-390)

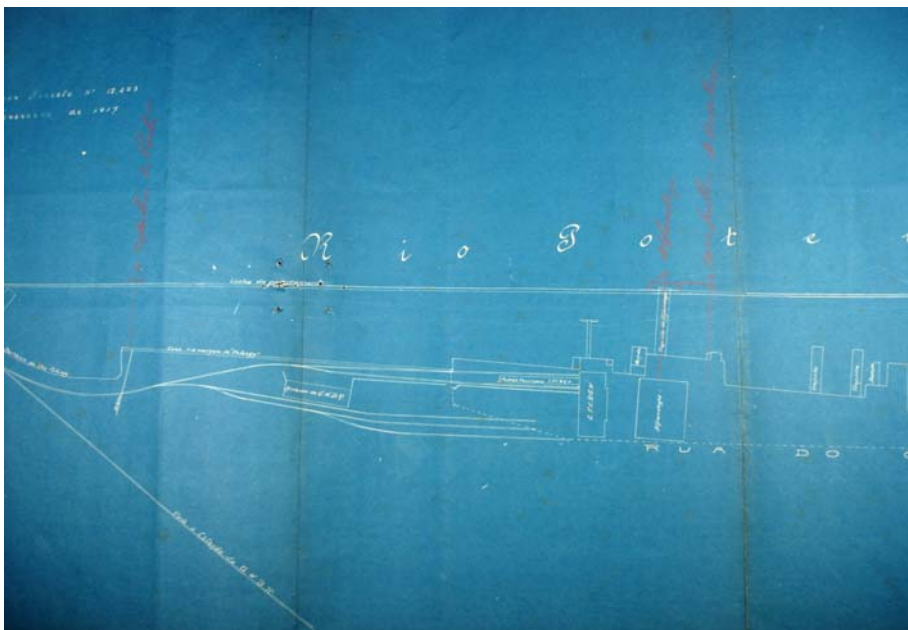


Fig 55 – Mapa enviado pelo Capitão Emanuel Braga ao vice-Almirante inspetor de Portos e Costas. (Detalhe) O mapa mostra a linha primitiva de contato do rio com o a cidade, entre cortada por trapiches e estabelecimentos comerciais e o muro de arrimo (linha enrocamento) um pouco mais acima. O Capitão indica (em vermelho) no mapa as instituições que perderiam o contato com o rio com a construção do muro. Neste trecho aparecem a alfândega e um cais público logo ao lado. Fonte: Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 4B-390.

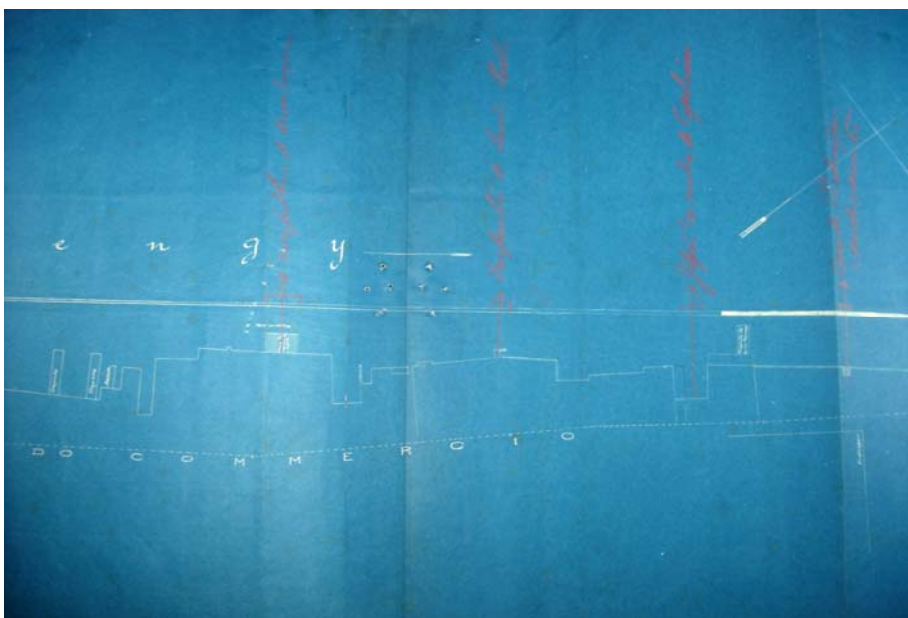


Fig. 56 - Mapa enviado pelo Capitão Emanuel Braga ao vice-Almirante inspetor de Portos e Costas. (Continuação). Neste trecho ficariam bloqueados o cais da Tavares de Lyra, a Inspetoria de Saúde Pública, Galpões da Draga da Capitania e o Cais de Praticagem da Comissão de Melhoramentos. Fonte: Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 4B-390.

O Engenheiro Chefe responsável pela obra do muro responderia em seguida ao Engenheiro Fiscal, a respeito das questões levantadas pelo Capitão Emanuel Braga. Para ele, uma obra de caráter federal não poderia ser atrapalhada por instituições locais, e a construção do muro de arrimo na verdade ajudaria essas instituições locais, ao substituir os cais e trapiches bastante deteriorados por um muro de arrimo retilíneo:

Tratando-se de uma obra da União nenhum interesse pode haver de uma repartição procurar prejudicar serviços de outra, visto como são Federaes todos os trabalhos.

A construcção do muro em questão nenhum prejuizo pode trazer aos locaes apontados pelo Snr. Capitão do Porto de Natal, muito ao contrario, só trará benefícios, pois trapiches e rampas estão na sua maioria completamente estragados como o da Alfandega, para não citar outros. O caes Tavares de Lyra, proprio estadual, e tambem defendido pelo Snr. Capitão do Porto, acha-se em pessimas condições e o proprio Governo



do Estado é o primeiro a reconhecer as vantagens que advirão da construção do muro.

As serventias para os diversos serviços federaes serão regulamentadas apoz a construção do muro em questão.

Quanto ao encanamento que tem a Capitania para abastecimento de agua doce a pequenas embarcações, está claro não poderá ser suprimido e deverá ser collocada na occasião da construção.

Relativamente a concordancia, me parece que tendo o projecto passado por diversas repartições e examinado por diversos engenheiros, carece de fundamentos para o receio do Snr. Capitão do Porto. (Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 4B-390)

No entanto esse embargo terá pouca duração e em 8 de agosto de 1917, com intervenção direta de Augusto Tavares de Lyra, agora ministro da Viação e Obras Públicas, um dos principais interessados no andamento dos serviços. O muro finalmente é aprovado e reiniciados seus trabalhos. O Ministro não percebia argumentação sólida no protesto do Capitão do Porto, que, a seu ver, tentava apenas se destacar na sua repartição:

Tambem, pelo que alcanço, me parece que o Capitão do Porto quer brilhar com a sua impugnação, pois os simples serviços da Capitania não dão para fazer sobresahir o prestígio e importancia que procurava assumir, nos pequenos Estados do Norte, jovens officiaes de Marinha investidos daquellas funções. (Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 4B-390)

Em 1918, seria assinado um acordo com os proprietários da rua do Comércio, no qual abriam mão do acesso que tinham ao rio para a construção do referido muro de arri-mo para, enfim, ligar a linha da EFCRGN à Estação Central na Esplanada Silva Jardim. Ao que parece, nenhum proprietário particular ofereceu resistência, pois uma ampla área de servidão pública com um cais acostável, bancado por investimentos federais, serviria às embarcações dos comerciantes.

O projeto final era composto por dois tipos de muro, um feito de enrocamento de pedras que terminava na altura da estação provisória da EFCRGN e outro, muito mais caro, que criava um cais desse ponto até a ponte de atracação do Porto de Natal. A ferrovia agora era responsável pela regularização do contato da cidade com o rio, criando um grande muro de atracação, que em um primeiro momento, serviria aos comerciantes da rua do Comercio, mas que no futuro seria a continuação natural do moderno porto da capital. (Fig. 57)

Depois desse ano, não se conseguiu achar documentação relativa ao muro de arri-mo, mas sabe-se que ele não foi concluído, embora ainda hoje existam restos do primeiro trecho de frente para o antigo pátio da Great Western, atualmente sob responsabilidade da Companhia Brasileira de Trens Urbanos. Ao que parece, a Companhia de Viação e Construções estava em péssima situação financeira e as obras estavam muito atrasadas.



Todos esses conflitos, enfrentados na instalação do parque ferroviário da esplanada Silva Jardim, vêm demonstrar que essas obras federais, com outra escala de impacto no tecido urbano, não foram tão bem recebidas pelos poderes locais. O processo de assimilação dessas intervenções pelos atores locais não foi unânime, e os interesses particulares de cada um deles vieram à tona em diversos momentos. A cidade funcionava estruturada em torno desses “pequenos poderes” que de certa forma tinham voz e poder de ação. Mas os problemas não aconteceriam somente no âmbito da Intendência de Natal.

Em 1919, a empresa ainda enfrentaria problemas com a intendência de Macaíba, por motivos da cobrança de um imposto de uso do porto da cidade. O transporte de dormentes para os serviços da estrada no ramal de Macau e no prolongamento da linha além de Lajes era feito pelo porto da cidade de Macaíba, que viu nesse fluxo uma maneira de ter mais uma fonte de renda, através da “taxa de caes”. (Cartório de Macaíba, Atuação da Companhia Viação e Construções, 1919)

O comércio de Macaíba já enfrentava os reveses do afixamento de seu porto, provocado pelo bloqueio do rio através da ponte de Igapó, ironicamente construída pela mesma empresa que agora dependia do seu porto. Vale salientar que o primeiro projeto da ponte não previa o bloqueamento do rio. O governador Alberto Maranhão havia previsto uma ponte móvel em 1904, que traria benefícios para a capital, mas conservava o transporte do rio:

Completando essa providencia, e em beneficio especial desta cidade, pensam todos que será de incalculaveis resultados beneficos o lançamento de uma ponte no rio Potengy, o que virá completar as vantagens da abertura da barra já em andamento.

Esta construcção trará, realmente, a esta cidade uma vida nova, livrando a do isolamento que a definha, arredando a dificuldade existente de aqui chegarem directamente das zonas producturas os comboieiros que constituem o elemento principal de expansão e desenvolvimento do commercio de retalho, movimentado e vivaz. (...)

E é este inestimavel serviço que vamos dever ao dr. Sampaio Correia. S. S. pensa poder dentro em pouco, e como complemento indispensavel da estrada do Ceará mirim, dotar o nosso povo com o almejado melhoramento, estabelecendo no Potengy uma ponte fluctuante, que não interromperá a navegação, realizando, assim, uma obra completa e utilissima. (Mensagem do Governador Alberto Maranhão de 25 de Março de 1904 p. 17-22)



Fig. 57 – Projeto final do muro da EFCRGN. A zona demarcada em laranja mostra a área conquistada do rio que teria servidão pública. Notar que há três pontos de passagem previamente determinados sob os trilhos, um em frente à Alfândega, outro no Cais da Tavares de Lyra e o último no fim da área de servidão pública. Dois tipos de muro seriam feitos. Um seria um simples enrocamento de pedras que bloquearia a área do pátio da Great Western para embarcações, o velho parque agora já não era necessário. O outro, um muro de arrimo acostável, serviria tanto a particulares como as instituições públicas. Fonte: Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, caixa 4B-417.



Todas essas dificuldades que atrapalhavam o prosseguimento das obras, inclusive as constantes mudanças de trajetos que implicavam em gastos desnecessários, (Fig. 58) levando a empresa a uma delicada situação financeira, fizeram com que o Governo rescindisse o contrato, revertendo a estrada à administração direta do Governo Federal em 11 de abril de 1920. O Ministro da Viação e Obras Públicas J. Pires do Rio expunha os motivos da rescisão do contrato:

As dificuldades surgidas quanto á execução do contracto firmado pela Companhia de Viação e Construções para arrendamento e construção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, provenientes, umas dos litigios levantados a proposito dos proprios trabalhos da construção, outras de natureza do traçado e custo do prolongamento da linha, além de Lages, fizeram com que, por vezes, companhia e Governo, ante a marcha lenta daquelles trabalhos, a paralyzação dos estudos e a necessidade da modificação das condições technicas estabelecidas, tentassem, sem resultado, a revisão do contracto de 18 de dezembro de 1911, actualmente em vigor.

Não havendo a companhia concordado com os termos do projecto de revisão contractual, debatido no decurso do anno passado entre as duas partes e firmado pelo Governo, foi mister elaborar-se um novo accordo tendo por fim a rescisão. (Relatorio do Ministro da Viação e Obras Públicas, J. Pires do Rio, 1920, p. 144-145)

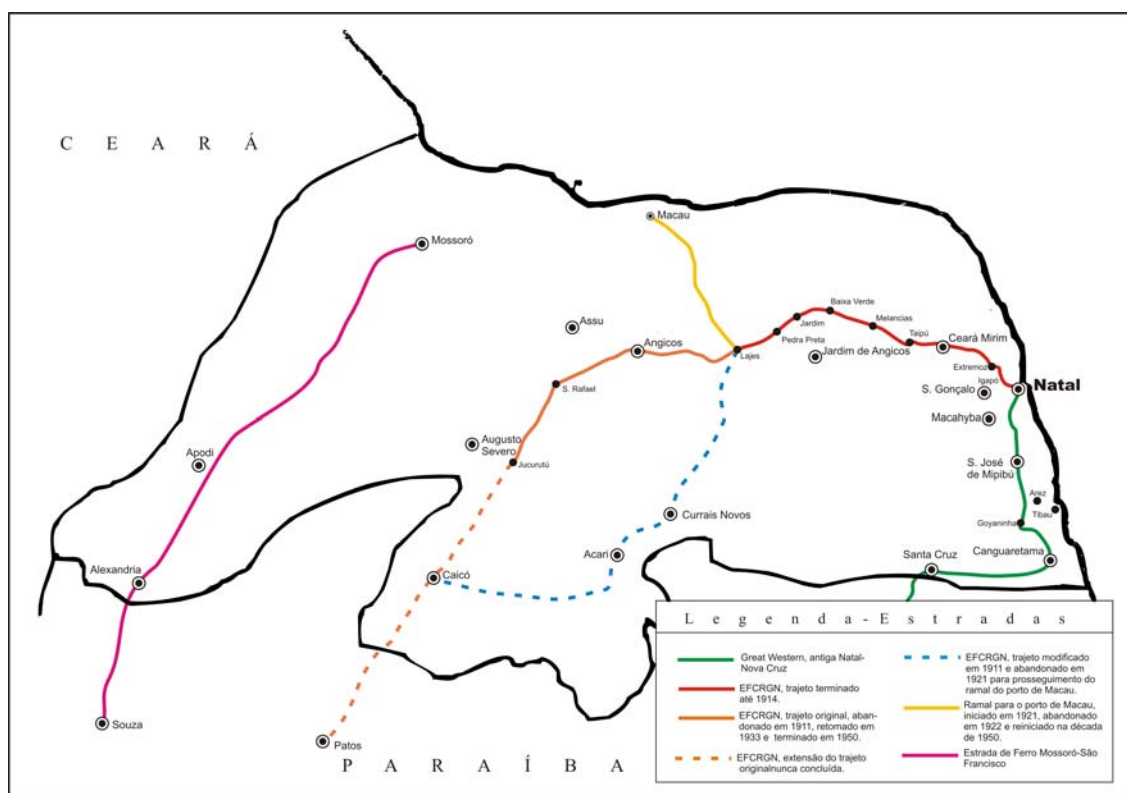


Fig. 58 – Trajetos da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte. Produção do autor.



Os argumentos que mais pesaram na rescisão foi o elevado custo quilométrico da linha após Lajes, fato já previsto pelos defensores da estrada de Mossoró quando a comissão de Sampaio Correia ainda estudava o melhor trajeto em 1904. Segundo os cálculos do Ministro da Viação, o dinheiro orçado para ligar a povoação de Lajes a Milagres não poderia ser resgatado pelo tráfego, sem falar que outra ferrovia, muito mais barata já estava servindo à região:

Chega-se-hia, assim, aum total approsimado de réis 61.000:000\$, que a União teria de despende, na melhor das hypotheses, para a conclusão da estrada, sem esperança de um correspondente beneficio, no ponto de vista do trafego, accrescendo que outra linha de menor custo kilometrico e de percurso muito mais reduzido – a de Mossoró – vae sendo construida pelo Governo para servir á mesma zona collimada pelo prolongamento da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte. (Relatorio do Ministro da Viação e Obras Públicas, J. Pires do Rio, 1920, p. 144-145)

No fim de sua administração, o governador Ferreira Chaves reforçaria esse argumento, defendendo a construção imediata de um prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró a Alexandria, que até então era dificultado pela concessão feita à empresa Viação e Construções:

Um dos mais valiosos serviços que o governo da União poderia prestar não só ao nosso, como aos outros Estados do Nordeste, seria a construção do prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró em demanda do alto sertão; pois além de ser essa estrada de um valor economico incomparavel para a prosperidade de toda a região, viriam os trabalhos no momento presente soccorer grande numero de compatriotas necessitados.

Tornando-se porem obstaculo á realização desse grande commettimento a concessão feita pelo Rio Grande do Norte a uma empresa particular, que só com immensas difficuldades e delongas poderia prosseguir actualmente a construção, o governador do Estado renunciou oficialmente, por termo assignado perante o Ministro da Viação, aos direitos que lhe cabiam pelo contracto com aquella empresa, ficando assim o da União [sic] livre de qualquer compromisso para construir a estrada como entender mais conveniente aos interesses nacionaes. (...) (Mensagem do Governador Ferreira Chaves de 1º de Novembro de 1919, p. 13)

Com a saída de Augusto Tavares de Lyra do Ministério da Viação e Obras Públicas em 1918 e o enfraquecimento da oligarquia local comandada por Pedro Velho, os motivos reais da construção da ferrovia pareciam vir à tona. O prosseguimento das obras, apesar do custo elevadíssimo da construção, a tentativa de boicote da Estrada de Ferro de Mossoró e o deslocamento do parque ferroviário de Ceará-Mirim para Natal não eram atos isolados. Nesses primeiros anos da república velha, os interesses da política local se encontraram com os da política nacional de investimentos preferenciais nas capitais, iniciados com a formação das comissões de melhoramentos dos portos. O parque ferroviário da Esplanada



Silva Jardim será o grande marco dessa política territorial em Natal. Foi um projeto ambicioso, com recursos federais, que organizava e integrava o transporte ferroviário e o marítimo, muito diferente do antigo parque da Natal-Nova Cruz.

Depois da rescisão do contrato será retomado um antigo projeto de ligação do parque com a linha férrea. Em 1924, em um levantamento da cidade realizado pelo engenheiro Henrique de Novaes, a linha contorna o parque por trás dos casebres de Santos Reis, sobe em direção ao bairro da Cidade Nova e cruzando a rua Manoel Dantas e Nilo Pençanha, seguindo em linha reta pela avenida Campos Sales. A linha férrea continua descendo na altura da lagoa da atual Cidade da Criança, acompanhando o curso do riacho do Baldo para finalmente se integrar à linha na beira rio. (Fig. 59)

Esse projeto será retomado em 1939, quando a Segunda Guerra estoura. Com a instalação da Base Naval no Alecrim, proíbe-se que as linhas férreas cruzem áreas militares. O trajeto sofre uma pequena alteração: ao invés da linha seguir pelo riacho do Baldo, ela desce na altura do riacho das quintas, contornando a Base Naval. O parque vira um local estratégico, onde se fazia a armazenagem e o transporte de combustível e armamentos para as forças aliadas. O leito da estrada chegou a ser preparado e algumas obras de infra-estrutura (como cortes de terrenos e aterros) foram construídas, mas abandona-se o trajeto definitivamente após o término da Guerra, pois os custos com o prosseguimento da integração não compensavam mais (Entrevista concedida pelo Engenheiro aposentado da RFFSA Marcos Aurélio). No entanto essas obras deixaram marcos visíveis no tecido urbano, após a ocupação residencial irregular do leito primitivamente feito para receber os trilhos. (Fig. 60)

Nos anos seguintes, não haverá projetos de integração e o parque ferroviário da esplanada Silva Jardim continuará isolado do tráfego pleno da EFCRGN, o que o salvará das inúmeras modificações que esse tipo de equipamento geralmente sofre por conta das necessidades do tráfego, constituindo-se atualmente em um dos poucos conjuntos arquitetônicos ferroviários completos no Brasil. (Figs. 61 a 66)

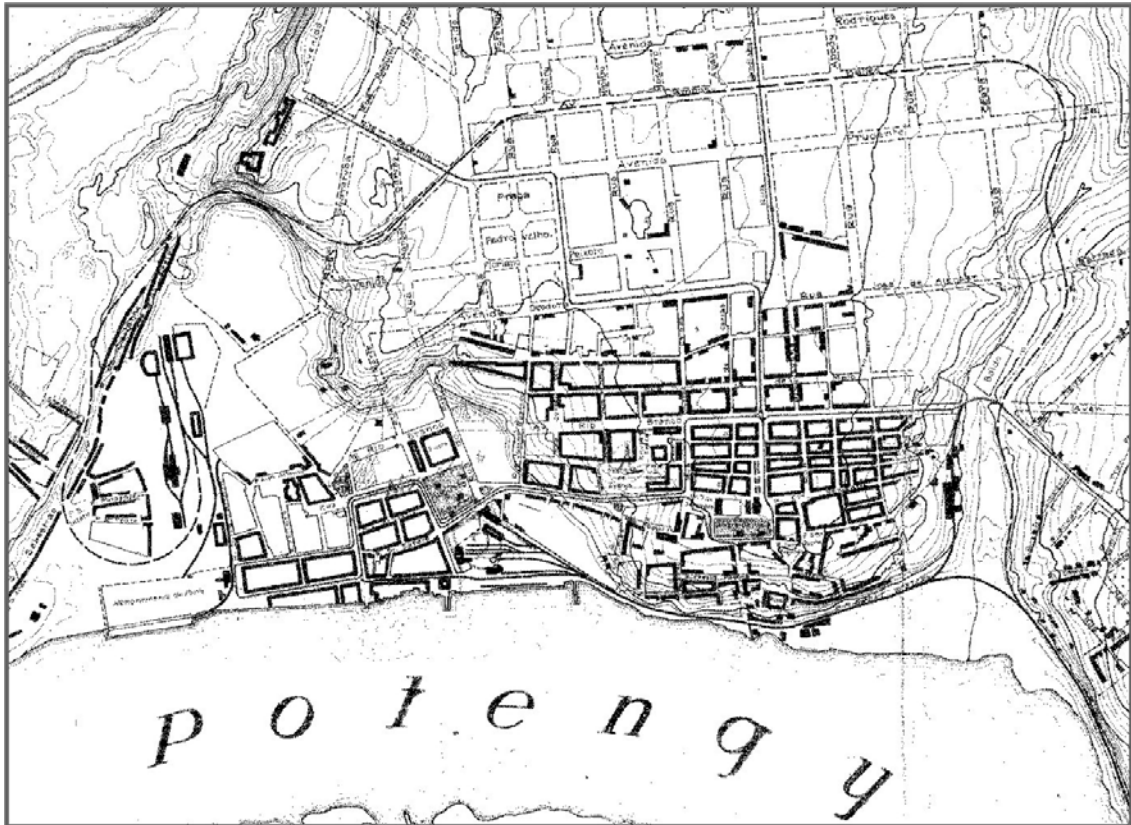


Fig. 59 – Planta organizada pelo engenheiro Henrique de Novaes para os serviços de saneamento de Natal em 1924 (Detalhe). Notar linha tracejada partindo da esplanada Silva Jardim, descendo pelas Rocas, subindo pela Cidade Nova e descendo paralela ao riacho do Baldo. O transporte ferroviário ainda era um elemento urbano importante e se misturava ao tecido da cidade. Fonte: Biblioteca Municipal Mário de Andrade. Acervo de George A. F. Dantas.



Fig. 60 – O Leito do antigo projeto de integração do parque ferroviário, marcado em azul, foi ocupado irregularmente por residências.



Fig. 61 – Prédio que foi projetado para a Estação Central da EFCRGN. O prédio segue a tipologia clássica das Estações de trem, possuindo ainda uma torre que viria receber um relógio, que se tornaria um novo marco de referência na cidade. Atualmente, o prédio está desocupado, prestes a receber o projeto “Casa da Cultura” da Fundação José Augusto. Foto: Thaysa Fernandes.

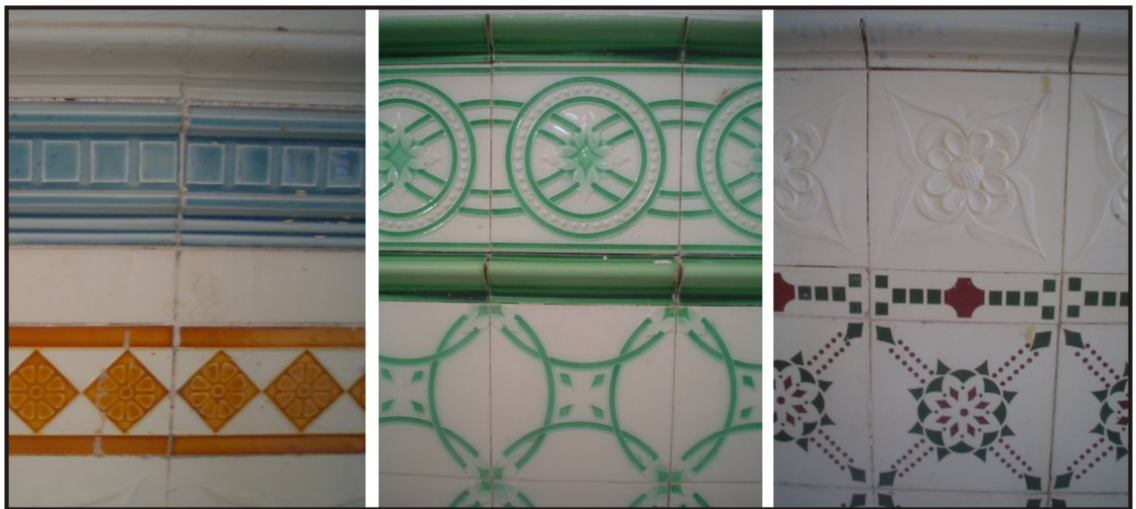


Fig. 62 – Padrões de Azulejos importados utilizados no Prédio da Estação. Fotos: Thaysa Fernandes.



Fig. 63 – Fachada principal das oficinas de Carpintaria. A fabricação e a manutenção dos vagões, alguns com serviços de primeira classe e decoração bastante sofisticada, eram feitos nesse espaço. Um serviço que envolvia certo domínio das “belas artes”, diferentemente das oficinas de soldagem e manutenção das locomotivas. Portanto, apesar do uso estritamente funcional do prédio, ele possui a mesma preocupação estética observada na Estação. Foto: Thaysa Fernandes.



Fig. 64 – Almojarifado das oficinas. Foto: Thaysa Fernandes.



Fig. 65 - Caixa d'água. Foto: Thaysa Fernandes.

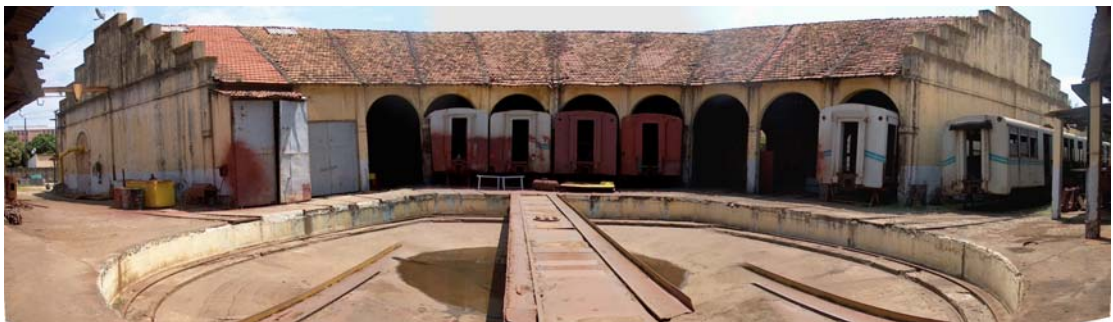


Fig. 66 – Rotunda. Foto: Thaysa Fernandes.

CONCLUSÃO

No começo desse trabalho, tínhamos uma suspeita: um discurso pautado pela hegemonia comercial da capital no território havia se esboçado em meados do século XIX e sido reforçado e concretizado nos primeiros anos do século XX através dos investimentos ferroviários. O corte cronológico dessa pesquisa, a princípio empiricamente esboçado pelos estudos realizados na graduação e pela construção da ponte ferroviária de Igapó em 1916 – pode possibilitar uma visão mais abrangente e sistematizada desse discurso. A ponte parecia ter bloqueado a passagem de barcos naquele ponto, era o principal símbolo do confronto entre os dois meios de transporte. A ponte havia sido um marco no processo de integração da cidade do Natal, cujo acesso era feito anteriormente por meio de barcos pela Estação da Pedra Preta ou então via Macaíba. A ponte marcava o fim de uma era no rio Potengi. O transporte intenso que acontecia no estuário é bruscamente interrompido pela altura da ponte, que bloqueava o acesso para um grande número de barcos que iam e vinham à Macaíba e ao porto de Guarapes.

Em parte, a altura da ponte foi determinada pelo barateamento do sistema de construção. A largura excessiva do estuário só foi vencida através da construção de dois aterros em ambas as margens e da importação de nove módulos de ferro de 50m e um de 70m, da empresa britânica Cleveland Bridge Works, que foram montados sobre colunas de pedra e concreto erguidas no leito do rio. A repetição dos módulos barateava bastante a construção, pois eram feitos em série, não necessitando de estudos de cálculo específicos e peças exclusivas. No entanto, não poderíamos deixar de atentar que esse episódio, de certa forma, também fez parte de uma política mais ampla de desarticulação do transporte fluvial que era um poderoso concorrente para o transporte ferroviário. Os fretes das embarcações eram muito mais baratos e isso fazia com que o sistema ferroviário ficasse subutilizado, funcionando em déficit constante. Depois da construção da ponte de Igapó, a cidade de Macaíba, que dependia em grande parte do transporte fluvial, entrou visivelmente em declínio.

Apesar de estar presente em todo o período estudado, esse desejo de integrar e hierarquizar a capital no território – provincial e estadual – teve matizes muito diferenciado tanto no tempo como no espaço.



Em um primeiro ciclo, que podemos esboçar entre 1822 e 1870, esse discurso é gerado no corpo administrativo provincial em uma época que as províncias haviam ganhado relativa autonomia para gerar suas receitas, buscando reforçar a rede urbana que existia no período colonial. Essa rede, estruturada em função das cidades portuárias, não mais atenderia o exclusivo comercial metropolitano português. O fluxo comercial, fonte de arrecadação das províncias, deveria ser montado de forma a escoar para as capitais, que sediavam o porto e a alfândega. A elite administrativa, formada em instituições que tinham finalidade de prepará-la para essa função, justificou esse anseio através de ideais do capitalismo moderno, que atribuíam importância ao Estado, à produtividade da força de trabalho e à rede de transportes. A noção do território começa a se conformar para a administração provincial. As fronteiras se estabelecem e a produção do Rio Grande do Norte precisava ser escoada por sua capital e não pelos portos das províncias vizinhas. A contratação de engenheiros, a realização do plano hydro-topográfico de 1847 e os investimentos em obras de integração da cidade mostram bem essa preocupação, tanto na administração local como na imperial. Apesar desse interesse em integrar a capital, a escala dos investimentos ainda é muito limitada e eles se restringem ao entorno da capital e ao curso d'água que a banha, o rio Potengi.

No entanto, os caminhos naturais que se estruturaram na província não integravam Natal devidamente. Entre 1850 e 1870, um ator especificamente, o comerciante Fabrício Gomes Pedrosa, consegue alterar significativamente a lógica de escoamento da produção da região, esboçando um segundo ciclo de investimentos. Usando o rio como aliado de seus empreendimentos, ele soube reconhecer o potencial de algumas localidades, trazendo comerciantes e criando uma infra-estrutura que reforçava a posição comercial desses entrepostos. Por outro lado, ele soube convencer a administração provincial a investir nos locais que lhe eram mais convenientes, usando a lógica do “entrepasto comercial” que viria a reforçar o comércio de Natal. Através desse pacto com a administração, ele conseguiu construir a primeira ponte a vencer o rio Salgado, na vila de Macaíba, onde havia estabelecido alguns armazéns. Também conseguiu recursos provinciais para fazer um aterro no segundo melhor ancoradouro do rio Potengi, o entreposto comercial de Guarapes, para onde tinha se mudado depois de conflitos com os poderes locais da vila de Macaíba. Esses dois novos entrepostos conseguiram atrair boa parte do movimento comercial da província, cuja economia se reestruturava depois da grande seca de 1850. A rede de caminhos que corriam para esses entrepostos era visivelmente mais densa do que a de Natal, e isso con-



tribuiria para colocar em cheque o projeto de hegemonia de Natal que se esboçava no período.

A primeira onda de concessões ferroviárias da província acontecerá nesse momento de crise da centralidade de Natal. A chegada dessa nova tecnologia de transporte, entre 1870 e 1873, através de uma concessão que previa a construção de uma ferrovia ligando Natal ao vale do Ceará-Mirim, fez com que a administração repensasse o papel da capital nesse sistema de escoamento, invertendo a ordem das variáveis. O transporte ferroviário é que definiria a posição da capital e não o contrário. Somando-se a esse argumento, havia um desejo de começar a partir do zero, ter a oportunidade de construir uma nova capital, evitando-se os erros do passado. As críticas do jornal de oposição *O Mossoroense* se construirão a partir desse argumento. O autor dos artigos via nessa transferência uma fuga dos problemas estruturais da província e uma tentativa de beneficiamento dos proprietários de terrenos de Carnaubinha, reforçando que as cidades ocupavam um papel secundário dentro do sistema de escoamento. Mudar uma capital não resolveria o problema da província, os investimentos em infra-estrutura numa escala regional é que tornariam o sistema de escoamento eficiente, aumentando, conseqüentemente, a arrecadação provincial.

Ainda dentro do ciclo das primeiras concessões ferroviárias, ocorrido durante o império, The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited será uma ferrovia de capital inglês nascida no auge das especulações financeiras advindas da prática de concessão de juros que já garantia o investimento, mesmo sem o trajeto ser viável. Devido a uma série de fatores, como não planejamento do trajeto e o fato do ramal do Ceará-Mirim já pertencer a outra concessionária, a ferrovia cortará zonas bastante improdutivas, o que ocasionará um movimento financeiro invariavelmente deficitário. Nesse momento, o Engenheiro Fiscal, funcionário contratado pelo governo imperial para fazer com que essas ferrovias gerassem lucro e desonerassem os cofres do governo através do pagamento da garantia de juros, será um ator de suma importância no reconhecimento dos defeitos de traçado da ferrovia e na articulação de um plano de desmonte dos meios de transporte que pudessem concorrer com o transporte ferroviário. Apesar de não terem sido totalmente concretizadas, essas práticas de planejamento do engenheiro acabaram por antecipar uma visão sobre o território que necessariamente previa a supressão de determinados entrepostos e cidades que se articulavam com os meios de transporte “naturais” que não colocavam Natal, o ponto final dos trilhos, como principal ponto de escoamento do comércio. Seria confirmada a visão de determinados locais, como Macaíba e Guarapes, não mais como entrepostos, mas sim como concorrentes para via férrea. Paralelamente, a escala de inter-



venção se ampliava. As obras, que antes se concentravam no entorno do rio Potengi, abarcam agora todo o litoral sul da província.

A encampação da NNC em 1901 e sua integração à Great Western confirmariam o projeto do período republicano de investimentos preferenciais nas capitais, a partir das quais se conformaria o território, sendo verdadeiros espelhos da nova nação. Nesse mesmo anseio do novo estado republicano, as capitais portuárias receberiam uma atenção redobrada, como verdadeiras vitrines de uma nação moderna que queria mostrar-se para o mundo. As Comissões de Melhoramento dos Portos, formadas logo no início do novo regime, vêm ampliar mais ainda a escala de intervenção dos meios de transporte, tornando o projeto de hegemonia da Natal em consonância com o projeto nacional. Será a partir dessa instituição que nascerá a Comissão de Estudos e Obras contra as Secas, que será responsável por um novo tipo de entendimento da região assolada pelas estiagens. Essa comissão, que posteriormente se transformará na Inspetoria de Obras contra as Secas (IOCS), irá atribuir à ferrovia um papel primordial no combate aos males dessa calamidade. Segundo as prescrições dessa comissão, as ferrovias gerariam receita para as populações do interior e facilitariam o transporte dos socorros na época das secas. Uma ferrovia deveria cortar os sertões, a partir de um porto no litoral, que ainda não havia sido definido.

Uma comissão é formada em 1904 para estudar o trajeto mais adequado, cuja ponta de trilhos poderia ser Natal, Mossoró ou Macau. Mossoró entra na disputa pela ferrovia cujo trajeto já havia sido esboçado desde 1875, e que de fato integraria as áreas mais assoladas pela seca no Nordeste. No entanto, as cartas já estavam marcadas, Natal acabou sendo escolhida como ponto de partida da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte. A argumentação da razão da escolha era bem clara: Natal havia sido escolhida por ter o melhor porto da região e por ser a capital, ponto natural de confluência das estradas. Para o estado republicano isso estava em consonância com a política de investimentos preferenciais nas capitais portuárias.

Entretanto, essa centralidade em Natal não era ainda tão clara no período e ela será em grande parte construída por uma oligarquia que ascendia ao poder no início do regime republicano. Sua atuação será feita no sentido de direcionar os investimentos federais para o litoral oriental, local dos seus interesses e sede dos seus negócios. Essa rede de poderes chegou a ter representantes até no âmbito federal, com a nomeação de Augusto Tavares de Lyra para ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas. Chefiada pelo médico Pedro Velho, essa oligarquia será composta em sua maioria por comerciantes ou profissionais liberais, algo bastante peculiar à implantação do regime republicano no Rio Grande do



Norte (BUENO, 2002). Essa elite administrativa, herdeira da antiga aristocracia canavieira, que havia patrocinado sua formação nos cursos de Direito e Medicina no Brasil ou na Europa, tinha o universo urbano como principal referência. Locomotivas, jardins públicos, prédios suntuosos, ruas calçadas e arborizadas, bondes e luz elétrica eram elementos que faziam parte do seu cotidiano enquanto estudantes em Recife, Salvador e até mesmo em Paris. A mimese desses elementos na pequena capital potiguar se fazia de maneira apaixonada, mesmo que não houvesse a base econômica que sustentasse esses “melhoramentos”.

Assim como não se mediram esforços para “reutilizar” os recursos destinados para os socorros dos flagelados, também se desarticulou uma antiga rede pré-existente, apesar do insucesso da nova tecnologia no Rio Grande do Norte. As estradas de ferro não geraram mudanças significativas nas regiões que cortaram, não conseguiram integrar as áreas mais desoladas pela estiagem e nem mesmo conseguiram gerar receita, dependendo em grande parte de subsídios federais para funcionar.

Apesar disso, as ferrovias conseguiram consolidar Natal como capital, mesmo que simbolicamente, já que geraram novas centralidades no espaço intraurbano. As estações foram os principais elementos articuladores dos espaços construídos em função da afirmação de Natal. De frente para essas portas urbanas, seria formado um triunfante cenário de civilidade. Durante o império, a estação da ferrovia NNC forneceria as coordenadas do novo espaço que se conformaria na república. A construção do jardim público e o fechamento das quatro faces da praça Augusto Severo por prédios públicos e pelas lojas e serviços mais elegantes da cidade confirmaram o sucesso da empreitada.

Esse espaço seria o palco da inauguração de outra ferrovia, cujo parque ferroviário teria uma trajetória conturbada, não sendo absorvido totalmente pela cidade. A princípio planejado para a cidade de Ceará-Mirim, o parque é transferido para Natal em um terreno extremamente problemático, cheio de alagadiços e com um histórico fundiário bastante complexo. O parque ferroviário da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte na esplanada Silva Jardim era um investimento federal que integrava o transporte ferroviário com o porto. Vale salientar que a paisagem do porto na época da construção da Natal-Nova Cruz era bem diversa. Armazéns de exportação conviviam com lojas de varejo e residências, que acabaram por gerar conflitos de convivência entre os trilhos, o porto e a rua do Comercio. O projeto do parque da EFCRGN articulava o transporte ferroviário com o portuário numa mesma unidade e estenderia o controle de fluxos, característico do transporte sobre trilhos, ao novo porto.



Esse projeto, formulado pelo poder republicano central, nem sempre estará em consonância com os interesses da elite local, já que grupo de Pedro Velho não tinha afinidades com o poder central republicano. Havia conflitos já na época da implantação da Comissão de Melhoramento do Porto de Natal e era comum empreender perseguições a funcionários federais por suspeita de espionagem. (BUENO, 2002) Dessa forma, a integração do parque com a linha férrea ficou bastante comprometida, pois houve conflito com vários poderes locais e até mesmo com outras instituições federais. A área fronteira ao parque, que não fazia parte do domínio da intendência municipal, já tinha recebido uma finalidade diversa pela Comissão de Melhoramentos do Porto. Utilizando as casas dos flagelados como anteparos de fixação das dunas, a Comissão de Melhoramento do Porto de Natal, de onde surgirá a Comissão de Obras contra as Secas, não deu razão à Intendência, a qual tinha outros planos para a área. Os conflitos se estenderam e comprometeram a saúde financeira da empresa contratada para construção do parque. Paralelamente, um novo ciclo se esboçava no Rio Grande do Norte.

A oligarquia comandada por Pedro Velho caía em 1920 e um novo poder ascendia no sertão, mudando significativamente o eixo dos investimentos. Fechava-se o ciclo das estradas de ferro e iniciava-se a construção de estradas de rodagem integrando o interior do estado, onde o “ouro branco” ditava as novas regras da economia no estado. As críticas empreendidas pelos jornais de oposição pareciam agora fazer sentido. Havia-se criado um verdadeiro abismo entre a capital e o interior. Em Natal, no entanto, a seca possibilitara o encontro trágico desses dois mundos, dando características muito peculiares ao processo de modernização da cidade. Sílvio Romero, um dos intelectuais mais representativos desse período, já fazia duras críticas aos governantes que centralizavam seus esforços na modernização da capital e haviam sido responsáveis por “um sistema de ilusionismos que nos reduz a uma pobre terra de duas vistas, um Janus Caricato de duas faces, uma de miséria real e outra de fingida e enganosa prosperidade.” (ROMERO, 1910, p. 179, apud. COSTA, 1979, p. 208)

A despeito do insucesso dos investimentos ferroviários, do descompasso criado entre o interior e a capital e do desmantelamento do transporte fluvial oitocentista, o discurso de hegemonia de Natal e as próprias estradas de ferro haviam deixado marcas indeléveis no território, na cidade e até mesmo na memória coletiva. Apesar de novos investimentos terem como eixo outra região que se aquecia com a economia algodoeira, as estradas tomam como ponto de partida a cidade do Natal e são visíveis as aproximações das obras de



infra-estrutura com a tecnologia ferroviária. Ao longo da estrada foram construídas estações e oficinas de reparos. (Figs. 67-69)

Nos anos seguintes, as linhas férreas ainda serão elementos importantes na estruturação do espaço urbano. O levantamento feito pelo engenheiro sanitário Henrique de Novaes mostra uma outra integração do parque ferroviário da Esplanada Silva Jardim com os trilhos cortando o bairro da Cidade Nova, numa proximidade com o tecido urbano pouco recomendada nos dias atuais. Até mesmo o plano Palumbo (1929) respeita a disposição dos parques ferroviários como elementos estruturadores do tecido urbano, mas já antecipa o primeiro golpe no processo de descaracterização da praça Augusto Severo, em função do transporte automotivo. Os edifícios da Esplanada Silva Jardim permanecem no plano, definindo o arruamento e redesenhando o local onde ficava o bairro das Rocas (Fig. 70).

Pouco a pouco, as linhas férreas deixariam de ter uma participação efetiva no planejamento da cidade. O escritório Saturnino de Brito propõe em 1935 uma estação conjunta para estradas de ferro, com linhas bastante arrojadas para a época (FERREIRA, 2002). Em 1965, o plano Serete recomenda a desocupação do pátio ferroviário da Ribeira para liberar a área a outras finalidades. Propõe um centro rodo-ferroviário nas imediações da avenida do Contorno e da avenida Bernardo Vieira. Depois disso, a questão das ferrovias se esmaece como item a ser considerado no planejamento da cidade. Os investimentos ferroviários como instrumentos de construção da hegemonia da cidade já haviam cumprido seu papel. Paralelamente, inicia-se o processo de desmantelamento da rede ferroviária, que atualmente não corresponde a um décimo do que havia sido originalmente.³⁷ O transporte rodoviário ocupa totalmente o lugar destinado às ferrovias. A abertura da praça Augusto Severo através de uma pista para dar vazão ao trânsito urbano, cortando-a em duas,³⁸ e a construção da rodoviária no centro da praça em 1963 (Fig. 71), simbolizaram bem o fim dessa era no Rio Grande do Norte.

³⁷ O antigo trajeto da Natal-Nova Cruz hoje corresponde ao trecho Natal-Parnamirim. A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte que antes ligava Natal a Macau, corresponde a linha Natal-Ceará-Mirim. Ambos os trechos encontram-se atualmente sob responsabilidade da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU).

³⁸ A reintegração da antiga unidade da praça está contemplada em projeto de revitalização da Ribeira da prefeitura do Natal.



Fig. 67 – Estação do “Riacho” da Estrada de automóveis do Seridó (km. 72). Antecedendo as estações rodoviárias, esse prédio ainda toma como referência a clássica tipologia das construções ferroviárias. O prédio fica paralelo à via, com uma pequena calçada fazendo o papel da “plataforma de embarque”. Fonte: IHG/RN.



Fig. 68 – Oficinas de Reparos da Estrada de Automóveis do Seridó. Tomando como referência o aparato de oficinas que existiam nos parques ferroviários, a estrada de automóveis também terá esse espaço. A restrição da circulação aos serviços de manutenção do material rondante e a desvinculação do pátio da vida urbana também podem ser observados aqui. Assim diz a pequena placa na entrada das oficinas: “É terminantemente proibida a entrada de pessoas estranhas ao trabalho”. Fonte: IHG/RN

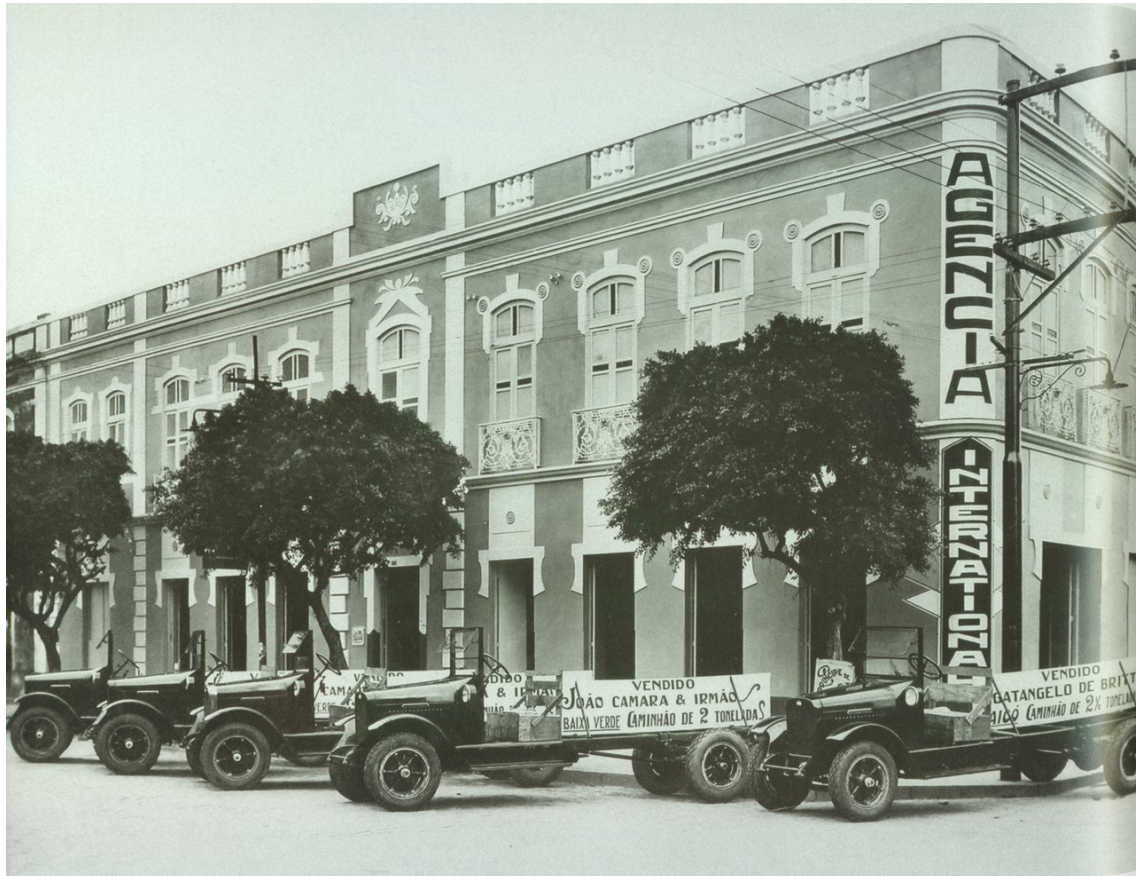


Fig. 69 – Agência de Automóveis Internacional na Av. Tavares de Lyra, Natal, Década de 1930. Fonte: Giovanni Sérgio Rêgo e Denise Mattos Monteiro. Rio Grande do Norte: a economia no tempo (Acervo de João Câmara Filho).

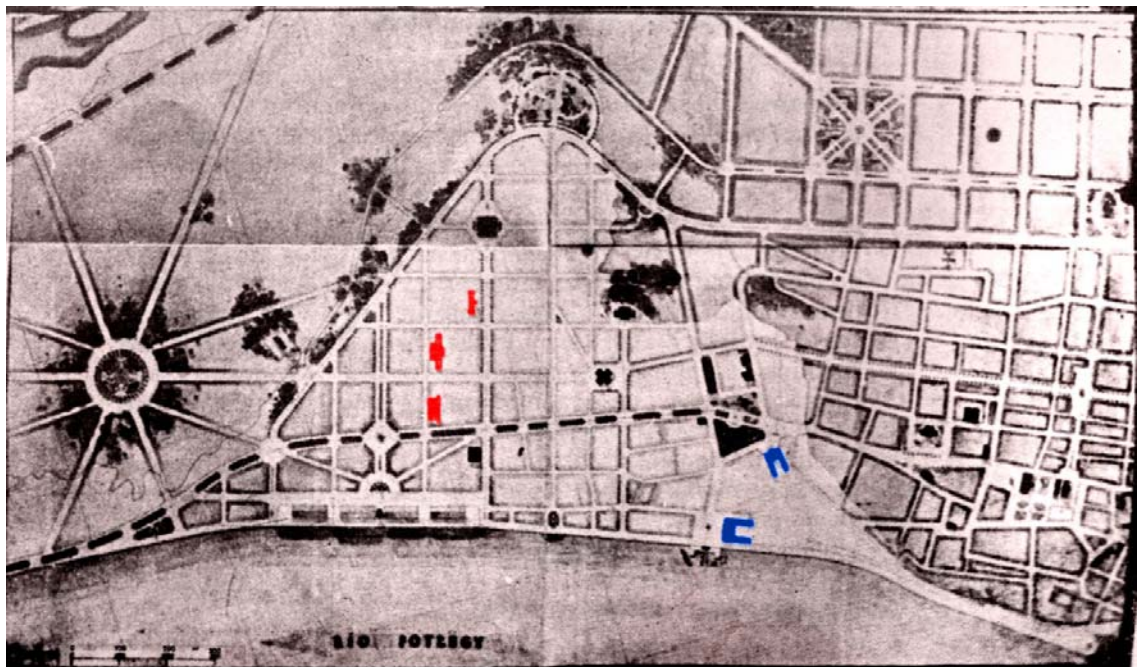


Fig. 70 – Plano Palumbo (1929). Três edifícios do parque ferroviário da Esplanada Silva Jardim (em vermelho) são conservados e definem o alinhamento das vias perpendiculares ao rio Potengi. As estações da Great Western e da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (em azul) são também consideradas no plano Palumbo, que ainda cria uma praça e um cais de desembarque no largo da Estação próxima ao rio. Entretanto uma via corta a praça Augusto Severo ao meio para dar vasão a um novo meio de transporte: o automóvel. Fonte: João Maurício Fernandes de Miranda: 380 anos de história foto-gráfica da cidade do Natal.



Fig. 71 – Estação Rodoviária construída no centro da praça Augusto Severo em 1963. Fonte: CD Natal 400 Anos.

Tombamento do Conjunto Arquitetônico das Rocas

A integração do parque ferroviário da Esplanada Silva Jardim com os trilhos da EFCRGN não será feita nos anos seguintes. O crescimento da cidade tomará outro rumo, orientado pelas novas estradas de rodagem. As oficinas serão utilizadas até meados da década de 1970 e o prédio da estação, depois de sediar os escritórios da EFCRGN e depois do IFOCS, abrigará uma escola da rede estadual de 1978 até 2006. Atualmente, o prédio está tombado em nível estadual e prestes a receber um museu de Arte Popular da Fundação José Augusto. Apesar do esforço louvável dessa instituição em preservar essa edificação especificamente, não é reconhecida a integração dos outros prédios do parque com a Estação, os quais, reunidos, constituem-se atualmente em um raríssimo conjunto ferroviário intacto.

O desconhecimento desse fato até mesmo por outros órgãos públicos de preservação, como o IPHAN/RN, vem confirmar a urgência em se propor o tombamento do conjunto de prédios do Parque Ferroviário da esplanada Silva Jardim, já que se trata de um marco físico da política de investimentos preferenciais nas capitais no início do regime republicano. Ou seja, não se constitui apenas um conjunto de interesse local, mas nacional



e até mesmo internacional, se levarmos em conta o quanto foi dilapidado o patrimônio ferroviário no mundo.³⁹

Apesar de ter se conservado até a atualidade esse conjunto corre sérios riscos de desaparecer. Segundo Trigueiro (1999), a malha viária do bairro da Ribeira e das Rocas no decorrer dos anos perdeu o potencial gerador de movimento, tornando-se uma área periférica. Até certo ponto, isso propiciou a preservação de vários prédios da Ribeira e até mesmo do parque ferroviário, afastando-os do uso comercial, principal elemento de descaracterização dessas áreas. No entanto esse quadro está prestes a ser modificado a partir da construção da ponte Newton Navarro, que criará outra ligação com a zona norte de Natal, na altura da fortaleza dos Reis Magos. A Cidade Alta, e principalmente a Ribeira, e por extensão as Rocas, se tornarão as áreas “mais integradas e mais firmemente estabelecidas dentro dos limites do núcleo de integração de Natal” (TRIGUEIRO, 1999). A intensa circulação na área trará novos olhares e usos que colocarão em risco esse conjunto, atualmente fora da área de preservação da Ribeira. As oficinas, rotunda e galpões encontram-se hoje sob posse da RFFSA que os aluga para outros fins. Entretanto, o terreno do pátio, que pertencia à união, foi inexplicavelmente vendido para um particular.

Parte deste trabalho resgata a história desse espaço, que estava articulado com um projeto de hegemonia da capital, o qual, apesar de não ter sido para isso destinado, tornou-se referência a população de retirantes que não tinha lugar na cidade oficial, e recebeu os primeiros projetos modernos de habitação para os operários da ferrovia⁴⁰, cujos descendentes ainda ocupam o local. Recusamos-nos a considerar que esse passado está concluído “para, ao contrário, dar vida a suas potencialidades não realizadas”. (LEPETIT, 2001, p 153) Essas pessoas ainda não tiveram seu lugar na cidade e é fato que o local tornou-se uma das áreas mais segregadas de Natal, carente de vários equipamentos de lazer e educação.

O parque, que poderia ter sido o novo centro da cidade, poderá tornar-se um centro de recreações e de atividades culturais para a comunidade do entorno e até mesmo para

³⁹ Vale salientar que nas políticas gerais de preservação do Iphan o patrimônio industrial e ferroviário tem sido cada vez mais considerado, fato exemplificado pela publicação do dossiê “Herança Industrial” em sua revista eletrônica *Patrimônio* em Março de 2006. Atualmente são poucos os parques ferroviários completos encontrados no mundo. Edifícios como a rotunda, por exemplo, acabaram sendo substituídos por construções menos vulneráveis aos ataques aéreos da primeira e segunda guerras e atualmente são raríssimos exemplares intactos. Beatriz Mugayar Kühl. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo*, 1998.

⁴⁰ Diversos trabalhos acadêmicos, feitos inclusive nas disciplinas da graduação de arquitetura e urbanismo da UFRN têm abordado o estudo morfológico da vila ferroviária, não somente na esplanada Silva Jardim, mas também no bairro das Quintas e até mesmo em outros municípios como Ceará-mirim. Para saber mais consultar: Mauro H. de Araújo Pinheiro. *Vila Ferroviária das Rocas: análise histórica e morfológica*, 2000; Valério Augusto Soares de Medeiros. *Quando os ares modernos chegam à esplanada: o IPASE e a Vila Ferroviária em Natal-RN*, 2001; Wênny D. R. Machado. *Vila Ferroviária: Introduzindo um novo modelo urbanístico-arquitetônico de habitação*, 2004 e Clarisse Benevides et all. *Vila Ferroviária Alecrim-Quintas: Análise Morfológica sob a Perspectiva do Discurso Modernista para a Habitação Social*, 2004.



a cidade. Contemporaneamente, alguns trabalhos acadêmicos têm contemplado a área, resgatando o uso dos edifícios e tornando legível a leitura deles em conjunto. Machado (Parque Ferroviário das Rocas, 2006) propõe uma intervenção no antigo pátio de manobras do parque, transformando-o num parque urbano que atenda principalmente à população do bairro das Rocas. Teixeira (Estação da Memória, 2006) traz novos usos para os prédios, ligados à memória da cidade, também propondo instituições que forneçam oficinas profissionalizantes e artísticas que atendam principalmente à população do entorno.

Esperamos ter contribuído com esse trabalho para resgatar parte da memória do local e fazemos questão de articular esses resultados com uma proposta de tombamento do Parque Ferroviário da Esplanada Silva Jardim. Por acreditar no uso da história como um instrumento de intervenção no presente, – bem diverso da antiga escola positivista, que considerava a história como “mestra” e fornecedora de exemplos – concluímos esta pesquisa com algumas palavras do historiador Bernard Lepetit (2001, p. 153), que fornecem um novo modelo de ação não só para a história e o planejamento urbano, mas também para nossa própria vivência enquanto atores do presente e cidadãos:

“Tal é a força do presente – equivalente à iniciativa no âmbito da história: é ela que dá a nossas considerações éticas e políticas sobre o futuro a força necessária para reativar as potencialidades não realizadas do passado transmitido”. Gostaria que um administrador tivesse a oportunidade de ler, ao mesmo tempo, essa frase e uma outra, de lavra de um engenheiro urbanista de ontem: “Como a condição atual de uma cidade não passa da consequência de todas as suas condições anteriores, essa condição representa todas as outras, e uma cidade construída apenas com vistas em seu presente exprime virtualmente, de maneira transcendente, todo o seu passado”. Ao justapor essas duas frases, leio os fundamentos de um programa de ação (e por que não de modelização?) inscritos numa concepção renovada do tempo.

REFERÊNCIAS

- AMEIDA, M. G. de; RATTTS, J. P. **Geografia: leituras culturais**. Goiânia: Alternativa, 2003.
- ARAÚJO, Mézia et al. **Centro de Arte, Cultura e Ciência**. Trabalho Final de Conclusão de Curso (Graduação) – Curso de Arquitetura e Urbanismo. UFRN, Natal, 1990.
- ARRAIS, Raimundo. **O Pântano e o Riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/UDP, 2004.
- BENEVIDES, Clarisse; ARAÚJO, Izabel; SOARES, Vivianne; ALBANO, Yonara; MACHADO, Wênnya. **Vila Ferroviária Alecrim-Quintas: Análise Morfológica sob a Perspectiva do Discurso Modernista para a Habitação Social**. Trabalho Acadêmico apresentado à disciplina História e Teoria da Arquitetura, 03 – Curso de Arquitetura e Urbanismo. UFRN, Natal, 2004.
- BENJAMIN, Walter. **Obras escolhidas: magia e técnica, arte e política**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. 1. v.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BUCAILLE, Richard; PESEZ, Jean-Marie. **Cultura Material**. In: Enciclopédia Einaudi. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1989. 16. v.
- BUENO, Almir de Carvalho. **Visões da República: idéias e práticas políticas no Rio Grande do Norte (1880-1895)**. Natal: EDUFRN, 2002.
- CALAZANS, José. **Aracaju: contribuição á história da capital de Sergipe**. Aracaju: Livraria Regina Ltda., 1940.
- CARACTERIZAÇÃO e tendências da rede Urbana do Brasil: Redes Urbanas regionais: Norte, Nordeste e Centro Oeste. Brasília: IPEA/IBGE/UNICAMP/IE/NESUR, 2001. 4. v.
- CARDOSO, Rafael (org.). **O design brasileiro antes do design: aspectos da história gráfica, 1870-1960**. São Paulo: Cosac Naify, 2005.
- CASCUDO, Luiz da Câmara. **História da Cidade do Natal**. 3. ed. Natal: IHG/RN, 1999.



- _____. **Biografias dos Presidentes da Província do Rio Grande do Norte:** de Basílio Quaresma Torreão a Antonio Joaquim de Siqueira, no período 1-2-1835 a 7-9-1848. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado/Governo do Estado do RN/Assembléia Legislativa do Estado do RN/Secretaria de Agricultura e Abastecimento do RN/Fundação Municipal de Cultura da Prefeitura Municipal de Mossoró/Gráfica do Deputado Frederico Rosado, 1999. (Coleção Mossoroense, Série “G” – Número 3).
- _____. **História do Rio Grande do Norte.** Rio de Janeiro: Achiamé, 1955.
- _____. **Livro das Velhas Figuras:** Pesquisas e Lembranças na História do Rio Grande do Norte. Natal: IHGRN, 1974. 2. v.
- _____. **Nomes da terra:** História, Geografia e Toponímia do Rio Grande do Norte. Natal: Fundação José Augusto, 1968. (Coleção Cultura).
- _____. **Notas e Documentos para a história de Mossoró.** 4.ed. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/Fundação Vingt-Un Rosado, 2001. (Coleção Mossoroense, Série “C”, Volume 1207)
- _____. Uma **História da Assembléia do Rio Grande do Norte:** Conclusões, Pesquisas e Documentário. Natal: Fundação José Augusto, 1972.
- BRANCO SOBRINHO, Castelo Branco Sobrinho; BRANDÃO, José Moreira Brandão. Moreira Brandão. **Separata da revista do IHGB.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1959.
- CERTEAU, Michel de. **A Escrita da História.** Rio de Janeiro: Forense Universitária: 1982.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana.** São Paulo: Ática, 1989.
- _____. **Trajetórias Geográficas.** 2. ed. Rio de Janeiro: 2001.
- COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república:** momentos decisivos. São Paulo: Livraria editora Ciências Humanas Ltda., 1979.
- COSTA, Josicléia Gabriel da. **Estrada de Ferro Mossoró-São Francisco:** uma luta das elites do Oeste do Rio Grande do Norte (1875-1915). Mossoró: Fundação Vingt-un Rosado, 2002.
- FERREIRA, Angela Lúcia, DANTAS, George (orgs.). **Surge et ambula:** a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940). Natal: EDUFRN-Editora da UFRN, 2006.
- FREYRE, Gilberto. **Ingleses no Brasil:** aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. 3. ed. São Paulo: Univer Cidade Editora/Gilbertiana Topbooks, 2000.



FUNARI, Pedro Paulo Abreu. *Lingüística e Arqueologia*. In: **DELTA**. v. 15 n.1. São Paulo: fev./jul. 1999. Disponível em: <www.scielo.br>. Acesso em: 20 de março de 2006.

_____. **Antiguidade Clássica**: a história e a cultura a partir dos documentos. 2. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

GENTILE, Michael. *Urbanism and Disurbanism in the Soviet Union*. In: **Inblick Östeuropa**, n. 4, maio, 2000. Disponível em: <<http://www.student.uu.se/studorg/europe/inblick/?p=2articles/04/gentile.html>>. Acesso em: 25 de setembro de 2006.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha**: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: EdUNESP, 2002.

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve história do urbanismo**. 2. ed. Lisboa: Editorial Presença, 1992.

GONÇALVES, Adelaide. *Uma viagem utópica ao Brasil do Século XIX: a experiência de Louis Léger Vauthier e Jules Benoit Mure (1842-1846)*. In: **Papers of XIII Economic History Congress**. Buenos Aires, 22 a 26 de Julho de 2002. Disponível em: <<http://www.eh.net/XIIICongress/cd/home.htm>>. Acesso em: ____ de ____ de ____.

GONZÁLEZ DEL CASTILLO, Hilarión. **Ciudades jardines y ciudades lineales**: conferencia organizada por el Congreso de las Ciencias y dada en el Ateneo de Madrid el 20 de junio de 1913 por Hilarión González del Castillo. Madrid: Impr. de la Ciudad Lineal, 1913. Disponível em: <http://www.ateneodemadrid.com/biblioteca_digital/folletos/Folletos-0195.pdf>. Acesso em: 14 de fevereiro de 2006.

GONZÁLEZ, Rafael Alcaide. *El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: el caso de Barcelona 1848-1900*. In: **Scripta Nova-Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Univerdad de Barcelona, v. IX, n. 194 (65). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-65.htm>>. Acesso em: 1 de agosto de 2005

GREGORIO, Roberto de; BUGNONE, Silvia. **Curso electrónico**: valorización de nuestro patrimonio. Buenos Aire: Fundación Patrimonio Histórico, 28 de octubre al 2 de diciembre de 2005.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002.



HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HOBSBAWM, Eric J. **A era das revoluções**. Europa: 1789-1848. 8. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1991.

_____. **A era do capital**. 1848-1875. 5. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

KOOP, Anatole. **Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa**. São Paulo: Nobel/Editora da Universidade de São Paulo, 1990.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria de Cultura, 1998.

LE CORBUSIER. **Os três estabelecimentos humanos**. 2. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1979. (Coleção Debates).

LEPETIT, Bernard, SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Por uma nova história urbana**. São Paulo: EDUSP, 2001.

LIMA, Hermano Machado Ferreira; TAKEYA, Denise Monteiro. **História Político-Administrativa da Agricultura do Rio Grande do Norte – 1892/1930**. Natal: PROED – Editora Universitária, 1987.

LOUREIRO, Katia Afonso Silva. **A trajetória urbana de Aracaju: em tempo de interferir**. Aracaju: Instituto de Economia e Pesquisas, 1983.

LYRA, Augusto Tavares de. **História do Rio Grande do Norte**. 3. ed. Natal: Nordeste Editora Gráfica, 1998.

MACHADO, Weny Dantas Romariz. **Parque ferroviário das Rocas**. Trabalho Final de Graduação do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. UFRN, Natal, 2006.

_____. **Vila Ferroviária: Introduzindo um novo modelo urbanístico-arquitetônico de habitação**. Trabalho Acadêmico apresentado à disciplina Planejamento e Projeto Urbano e Regional 04 – Curso de Arquitetura e Urbanismo. UFRN, Natal, 2004.

MARIUZZO, Patrícia. Trens e cana-de-açúcar. In: **Patrimônio – Revista Eletrônica do Iphan. Dossiê Herança Industrial**, n. 4 - mar./abr. de 2006. Disponível em: <<http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=167>>. Acesso em: ____ de ____ de ____.

MEDEIROS FILHO, Olavo de. **Terra Natalense**. Natal: Fundação José Augusto, 1991.

MEDEIROS, Tarcísio. **Aspectos geopolíticos e antropológicos da História do Rio Grande do Norte**. Natal: Imprensa Universitária, 1973.



- MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. Quando os ares modernos chegam à esplanada: o IPASE e a Vila Ferroviária em Natal. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 4., 2001, Viçosa. **Cadernos de resumos**. Viçosa: [s.n.], 2001. p. 61.
- MELO, Josemir Camilo de. A ferrovia inglesa Natal-Nova Cruz. In: **Caderno de História**, v.2, n.1 (jan./jun. 1995). Natal: UFRN/Editora Universitária, 1995.
- _____. **Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)**. 2000. 330 p. Tese (Doutorado) – UFPE, Recife, 2000.
- MORAES, Walfrido. **Jagunços e heróis: a civilização do diamante nas lavras da Bahia**. 4. ed. Salvador: IPAC, 2001.
- MOREIRA, Ana Zélia Maria. **Um espaço pioneiro de modernidade educacional: Grupo Escolar Augusto Severo – Natal/RN (1908-1913)**. 2005. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Departamento de PPGAU, UFRN, Natal, 2005.
- MOURA, Pedro Rebouças. **Fatos da história do Rio Grande do Norte**. Natal: Companhia Editora do Rio Grande do Norte, 1986.
- OLIVEIRA, Giovana Paiva de. **De cidade a Cidade: o processo de modernização de Natal 1889/1913**. Natal: EDUFRN, 1999.
- ORSER JR, Charles E. **Introdução à arqueologia histórica**. Belo Horizonte: Oficina de livros, 1992.
- PINHEIRO, Mauro H. de Araújo. **Vila Ferroviária - Rocas: análise histórica e morfológica**. Trabalho Acadêmico apresentado à disciplina História e Teoria da Arquitetura 03 – Curso de Arquitetura e Urbanismo. UFRN, Natal, 2000.
- PINTO, Emanuella Carvalho. **A Vila Ferroviária das Rocas: Uma análise histórico-morfológica**. Trabalho Acadêmico apresentado à disciplina História e Teoria da Arquitetura 03 – Curso de Arquitetura e Urbanismo. UFRN, Natal, 2003.
- POMBO, Rocha. **História do Estado Rio Grande do Norte**. Rio de Janeiro: Anuário do Brasil, 1922.
- POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista**. Bauru: EDUSC, 2001.
- RÊGO, Giovanni Sérgio; MONTEIRO, Denise Mattos. **Rio Grande do Norte: a economia no tempo**. Natal: DOIS.A, 2003.
- RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **Potengi: fluxos do rio Salgado no século XIX**. Natal: Sebo Vermelho, 2003.
- ROSADO, Vingt-Un. **A engenharia nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho grafiano**. v. 8. Fascículo II. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado, 2000. (Coleção Mossoroense, Série “C”, v. 1056).



SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Cidades Capitais do Século XIX: Racionalidade, Cosmopolitismo e Transferências de Modelos.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço.** 4. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

_____. **Espaço e Método.** 4. ed. São Paulo: Nobel, 1997.

SÉRGIO, Giovanni; CASTRO, Nei Leandro. **Natal 400 Anos: uma viagem poética.** Natal: Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Norte-Fiern, 1998.

SILVA, Elvan. **Arquitetura e Semiologia: notas sobre a interpretação lingüística do fenômeno arquitetônico.** Porto Alegre: Sulina, 1985.

SORIA Y MATA, Arturo. **Conferencia dada en el Ateneo Científico y Literario de Madrid por D. Arturo Soria y Mata el día 14 de mayo de 1894, acerca de la nueva arquitectura de las ciudades.** Madrid: Compañía Madrileña de Urbanización/Ateneo de Madrid, 1894. Disponível em: <http://www.ateneodemadrid.com/biblioteca_digital/folletos/Folletos-0216.pdf>. Acesso em: 12 de abril de 2006.

SOUZA, Eloy de. **Memórias.** Natal: Fundação José Augusto, 1975.

TAKEYA, Denise Monteiro. **Um outro Nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte (1880-1915).** Fortaleza: ETENE, 1985.

TEIXEIRA, Rubenilson B.. **De la ville de Dieu à la ville des Hommes: La sécularisation de l'espace urbain dans le Rio Grande do Norte, Brésil.** 2002. Tese (Doutorado) - École Des Hautes Études em Sciences Sociales, Paris, 2002.

TEIXEIRA, Thaysa Fernandes. **Estação da Memória de Natal.** Trabalho final de graduação do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco. Prelo, Recife, 2006.

TRIGUEIRO, Edja B. F.. What is in a bridge? Studying the effect or a nes development on the spatial structure of Natal, Brazil. In: SPACE SYNTAX SYMPOSIUM, 2., 1999, Brasília. **Poster.** Brasília: [s.n.], 1999.

VARGAS, Milton (org.). **História da Técnica e da Tecnologia no Brasil.** São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista/Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994.

WOLFF, Gladis Helena. **Trilhos de ferro, trilhas de barro: a ferrovia no norte do Rio Grande do Sul – Gaurama (1910-1954).** Passo Fundo: Ed. da Universidade de Passo Fundo, 2005.



ZORZO, Fracisco Antônio. **Ferrovias e Rede Urbana na Bahia: Doze Cidades Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Bahiano (1870-1930).** Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

FONTES PRIMÁRIAS

A REPÚBLICA, Natal, 13 jun. 1906.

ARQUIVO NACIONAL. Caixa 4B- n.278; 4B – n. 299; 4B – n. 303; 4B – n. 304; 4B – n. 305; 4B – n. 308; 4B – n. 319; 4B – n. 353; 4B – n. 383; 4B – n. 386; 4B – n. 389; 4B – n. 390; 4B – n. 402. (Documentos fotografados digitalmente. Disponível em Cd – Rom: Rio Doc. 02), 2005.

ARQUIVO NACIONAL. Caixa 4B – n. 417; 4B – n. 431; 4B – n. 452; 4B – n. 453; 4B – n. 502; 5D – n. 98; 5D – n. 153; 5D – n. 156; 5D – n. 159; 5D – n. 160; 5D – n. 166; 5D – n. 167; 5D – n. 175; 5D – n. 218. (Documentos fotografados digitalmente. Disponível em Cd – Rom: Rio Doc. 03), 2005.

BIBLIOTECA NACIONAL. **Aracaju**. (Documentos fotografados digitalmente. Disponível em Cd – Rom: Rio Doc. 01), 2005.

BIBLIOTECA NACIONAL. **Cartografia**. (Documentos fotografados digitalmente. Disponível em Cd – Rom: Rio Doc. 01), 2005.

BIBLIOTECA NACIONAL. **Microfilmes - Periódicos**. (Documentos fotografados digitalmente. Disponível em Cd – Rom: Rio Doc. 01), 2005.

BRITO FILHO, Francisco Saturnino de. O problema do destino dos esgotos em Natal. **Revista Municipal de Engenharia**. Rio de Janeiro, n.1, v.5 , p.37-38, jan. 1938. (Formato PDF).

COUTINHO, João Martins da Silva. **Relatório apresentado ao conselheiro Antônio da Silva Prado sobre as Estradas do Norte do Império (1888)**. 2. ed. Mossoró: Fundação Vingt-Um Rosado, 1998. [Coleção Mossoroense, Série “C”, n. 1017]

DIARIO DE PERNAMBUCO, Recife. Sabbado, 29 de Setembro de 1883.

FALAS e Relatórios dos Presidentes da província do Rio Grande do Norte: 1835 a 1872. Universidade de Chicago. Projeto de Imagens de Publicações Oficiais Brasileiras do Center for Research Libraries e Latin American Microform Project. Disponível em: <http://www.crl.edu/content.asp?l1=4&l2=18&l3=33&l4=22>

FUNDOS do Ministério do Transporte do Arquivo Nacional de 1870 à 1920.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO RIO GRANDE DO NORTE. Acervo de Fotografias..



MACHADO, Rodrigo Lobato Marcondes. Allocução Inaugural proferida pelo Exm. Sr. Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado, presidente da província do Rio G. do Norte em 27 de Fevereiro de 1880 e Acta de Inauguração das obras da ferro-via de Natal à Nova Cruz mandada publicar pelos empregados da secretaria e offerecida ao mesmo Exm. Sr. Natal: Typ. do Correio do Natal, 1880.

MOSSOROENSE, o. 04.10.1873, nº 51 a 24.01.1875, nº 103. (fac-símile) Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado/EFFRN-UNED/Prefeitura Municipal de Mossoró-Fundação Municipal de Cultura/Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Norte/Secretaria de Agricultura e Abastecimento do RN: sem ano. (Coleção Mossoroense, Série “E” – Periódicos, V. 3)

MOSSOROENSE, o. 17.10.1872, nº 1 a 28.09.1873, n. 50. (fac-símile) Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado/EFFRN-UNED/Prefeitura Municipal de Mossoró-Fundação Municipal de Cultura/Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Norte/Secretaria de Agricultura e Abastecimento do RN: sem ano. (Coleção Mossoroense, Série “E” – Periódicos, V. 2)

NOVAES, Henrique de. Comissão de Saneamento de Natal. Relatório de Abril de 1924.

O Comércio de Mossoró: N° 01 a 98, 17 de Janeiro de 1904 a 28 de Janeiro de 1906. (Fac-símile). Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado/ Fundação Guimarães Duque, 2002. [Coleção Mossoroense, Série “E”, n. 08]

O LIBERAL. Anno 6, n. 9. Natal, 21 de Março de 1880. p. 1.

O Mossoroense: N. 13 ao N. 102, 16 dez. 1902 - 12 Maio 1906. (Fac-símile). Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado/ Fundação Guimarães Duque, 2003. [Coleção Mossoroense, Série “E”, n. 09]

PLANO URBANÍSTICO e de Desenvolvimento de Natal-RN. Serete S/A Engenharia. Parte II – Diretrizes Propostas. 1968.

TAVARES, Anderson. Acervo Particular.

ANEXOS





O Mossoroense: Semanario Politico, Comerical, Noticiozo e Anti-Jesuitico. Propriedade de Jeremias da Rocha Nogueira. Anno II, n. 41. Mossoró, 26 de Julho de 1873.

MUDANÇA DA CAPITAL.

Projecta-se seriamente a mudança da nossa Capital par ao lugar denominado Carnaubinha, do lado esquerdo do Rio Potengy e defronte de Guarapes que lhe fica na margem opposta.

Não temos precisão de demonstrar a inconveniencia d'esse lugar para a edificação de uma cidade, porque são notorias sua insalubridade, grande distancia em que esta a agua potavel, incapacidade de seu ancoradouro, e ainda mais a difficuldade de sua navegação, sendo preciso esperar marés e fazer os navios subir e descer por meio de (?) espias por mais que o podessemos fazer nada diriamos em seu desabono. Outras e maiores são as razões que nos fazem pensar que semelhante mudança é a mais triste das concepções; por que alem de retrograda e anti economica, atenta contra a fortuna particular.

Grandes cabeças dos nossos homens!

Na verdade é preciso estar num paiz muito atrazado para se ver numa teia de aranha um obstaculo invencivel.

Abandonar-se uma cidade vantajosamente situada, deixando-a cahir aos pedaços; não fazer conta das obras que custaram aos nossos maiores tantos trabalhos e suores, só por que está longe 2 ou 3 legoas de um centro que se diz mais productour, taes idéas, não sabemos como cabem na compreensão humana!

No seculo do fio-electrico e do vapor temer tão insignificante distancia cauza lastima; mas..... grande é sem duvida a pobreza do espirito!

Sem contarmos o prejuizo que terão de sofrer os particulares pelo desapreciamento ou quasi perda total, de seus predios em essa impensada mudança, vamos mostra os do Estado e os da Provincia.

Não exageraremos se dissermos que o valor dos edificios publicos e mais melhoramentos materiaes da Cidade do Natal montão acima de 1:000 contos; e que para erigir outros indispensaveis ás commodidades e segurança da nova cidade, será preciso outro tanto. Um destes dous quantitativos poderá, immobilizando-se, representar no serviço, que presta, um juro qualquer; mas o outro que ficará, por assim dizer, inactivo ou morto, ocasionará a perda de 80 contos de juros que a premio de 8% poderia annualmente produzir.

Ora se a grande questão é levar a communicação a um centro menos acanhado, saindo por esse modo as difficuldades dos morros da estrada de S. José e a extensa passagem do Rio para o do Ceará-mirim, nada seria tão facil com estender-se uma linha-ferrea partindo da Capital, seguindo as orlas desses morros pela margem direita do Rio, passando por Guarapes e indo terminar na Carnaubinha.

Nessa estrada, que parece sem duvida, que ligaria a nossa capital ao lugar, donde podem com facilidade partir todas as mais vias para o interior, não se podiam gastar mais de 300 contos; acrescendo que os cofres publicos nada despendião, uma vez que se desse essa empreza a uma companhia particular, garantindo-se os juros de 7% ao capital empregado.

Dando mesmo de parato, que a empreza fosse tão infeliz que não ganhasse para o costeio, terião ainda assim os cofres publicos de indemnizar somente 21 contos e o não o juro correspondente a 1:000 contos.

Para pois fazer de nosso velha capital um emporio de commercio, como se quer fazer da projectada Carnaubinha, muito melhor seria aproveitar-se a idéia da ponte e via ferrea da Capital ao Ceará-mirim, lembrança que muito occupou os espiritos no tempo do Sr. Delfino. Cremos, se não nos enganamos, que essas obras forão orçadas em 800 contos,



cuja garantia de 7 ou 8% no capital empregado na estrada não passavam de 42 ou 48 contos e no empregado da ponte de 14 ou 16; isso se a provincia não preferisse pagar a ponte em dez prestações annuaes de 20 contos de reis cada uma.

Erão estas obras pouco mais ou menos as bazes desse contracto, que não sabemos porque não se levou a effeito; porem para que ninguem se espante d'uma garantia de 56 contos, faremos lembrar que as indemnisações só se fazem totalmente quando a receita da empreza é inferior ás despezas aprovadas pelo governo; cazo esse que não nos parece possível a respeito desta estrada, á vista das estatisticas, que s'estudaram, e mesmo pelas simples reflexões dos homens menos praticos.

Escuzado é dizermos que todos sabem a respeito das prodigiosas vantagens das estradas de ferro; e tambem é desnecessario repetir que quanto mais antigas se tornão, tanto maiores são os lucros e interesses. E com a differença dos juros de qualquer quantia, que se pague nos primeiros annos, e indemnizada em poucos tempos pelo desenvolvimento da industria productivas localidades por onde passam e por conseguinte pelo augmento da receita publica.

A via ferrea para o Ceará-mirim, se fosse levada a effeito seria uma das que menos pezaria ao Estado, principalmente se ao mesmo tempo se desobstruisse com empenho e boa vontade o Rio que immunda suas fertilissimas vargens.

Nada, porem, se quer; nada se faz de util: a emulação que excita o cidadão e dentro d'alma desperta-lhe o nobre desejo de engrandecer a terra em que nascêo, e entre nós quase barbaramente desconhecida.

Confessamos uma verdade triste e vergonhosa.

Uma das Capitaniaes mais antigas dos tempos coloniaes foi sem duvida o Rio Grande do Norte, que conta 276 annos; mas não se pode negar que é hoje a mais atrazada das provincias, cuja Capital está aquem de tudo que entre nós tal nome tem.

A falta de vida e engrandecimento, que quase faz apagar a nossa pobre terra do mappa do Brazil, só provem de nós mesmos.

Para sahirmos desse estado de inacção em que jazemos, é forçozo deixarmos de ser egoistas, e renunciar a uma politica pequenina, vil e interesseira, como a que nos tem estragado e matado os sentimentos intimos de amor do proprio lár: o odio partidario estorva toda a qualidade de bem, que possa vir dos contrários: o egoismo, aniquillando os principios de verdadeiro patriotismo, crea o retrogrado e selvagem bairrismo.

No nosso Rio Grande, com pejo o dizemos, muitos, de seus filhos consideram estrangeiros a todos os brasileiros oriundos de quaequer das outras Provincias. – Veja-se pois em que atrazo, em que grosseira ignorancia ainda infelizmente nos achamos!

Não é pois a mudança da Capital o que nos fará melhorar: haja mais desinteresse pessoal, mais moralidade em certos homens, e os governos, verdadeiros faccionarios, emprehendão sua missão, que esta provincia na riqueza e progresso acompanhara suas irmãs.

Essa mudança, em fim, que para realizar-se é preciso indispensavelmente perder-se o computo de mil contos de reis, e dispender-se ainda em cima outra quantia igual, é um absurdo, uma insensatez, uma rematada loucura, se não for (quem sabe!) uma indigna especulação. – Sem tão grandes sacrificios pecuniarios nem só a provincia, como nossa capital, terião melhoramentos muito reaes: - assim tivessemos maior numero de homens de juizo e, permitta-se nos a expressão, de – vergonha!



O Mossoroense: Semanario Politico, Comerical, Noticiozo e Anti-Jesuitico. Propriedade de Jeremias da Rocha Nogueira. Anno II, n. 43. Mossoró, 09 de Agosto de 1873.

MUDANÇA DA CAPITAL.

Contristou-nos saber que os altos poderes da provincia tratam ainda com fervoroso afan e firme persistencia na mudança da nossa velha Capital para a hoje, preconizada *Carnaubinha*.

Em um dos nossos numeros passados demonstramos a inconveniencia de tão desasistado projecto; já provamos o incontestavel prejuizo que dava elle ao estado, a provincia e aos particulares, e com tudo não cederemos do proposito de compater outra vez, e o vamos fazer com a mesma franqueza; costumamos sempre fallar sem olhar para quem está escutando.

Os compromissos são por nós assignados; se os interessados não gostarem de nossas asserções, por offensivas de seus interesses mesquinhos, que continuem a votar-nos entranhavel odio, já que não poderão ter a gloria de destruil-as.

As frouxas insinuações com que o correspondente do Natal para o Diario de Pernambuco quis fazer acreditar a utilidade de semelhante mudança, são tão inexactas, que facil nos seria destruil-as, se precisassemos d'ò fazer, basta-nos protestar contra uma das menores caraminholas.

Diz o correspondente - : que a lagoa de Extremoz é extraordinariamente piscosa e muito proxima ao lugar da pretendida cidade. –

A lagoa de Extremoz não pode ser mais pobre em pescado, e dista da Carnaubinha 5 a 6 legoas. Muito mais perto está ella da Cidade do Natal.

Digam o que quizerem em abono desses terrenos particulares e sem vallor, que se procura vender talvez por grossas sommas; trate cada um de arranjar sua patota como poder: os advogados (?) promessas (?) ...alisação de tão estupendo projecto, cumprimos nosso dever repetindo e provando, que a mudança da nossa Capital é um absurdo, uma insensatez, uma rematada loucura, se não for uma indigna especulação.

A quem aproveitará a ideia desta innovação? A lavoura, única fonte de nossa riqueza publica, e o único ramo que os Estados que não são manufactureiros, tem grande interesse em proteger? Não.

E na verdade, que bem leva a nossa agricultura, a Capital ficando distante 2 legoas do lugar em que está? Nenhum.

Os engenhos se acham disseminados pelo espaço de mais de 20 legoas não se hão de mudar para os mangues da Carnaubinha: a nova Cidade nada concorrerá para augmentar-lhes a safra; com ella não terão mais facil transporte dos seus productores. Continuarão a vender ou mandar vender os seus generos aquem maior preço offerecer, sejam os compradores d'aqui ou da Europa.

No lugar mais distante em que forem consumidos mais caros chegarão, e por mais preço se farão as vendas.

As vantagens dos productores serão conseguir menor despesa nos transportes e principalmente ter meio de melhorar a qualidade, e augmentar a quantidade dos seus productos.

Com a nova Cidade da Carnaubinha não se conseguirá nem uma nem outra cousa. A quem servirá essa nova *Londres*?



Ao Comercio? Vejamos.

Quando os campos não são roteados, quando as plantações morrem sem se reproduzirem os povoados visinhos desaparecem.

O nosso Commercio vive unicamente da lavoura, onde esta não progride a quelle se aniquila. Haja vista a todos os nossos velhos povoados, que jасem em ruina, e os que depois foram tendo vida – São José está decadente; Ceará-mirim atrasado; Macahiba estacionaria; Macau morto, e o proprio Mossoró, que promettia tanto engrandecimento, somos forçados a confessar que principia a vacilar em sua marcha! Se todas as nossas villas e cidades chegam até certo ponto e estacionam para retroceder, é porque só encontram tão fraca seiva, recursos tão limitados, que lhes não podem dar força e nutrição; só chegam ao que podem chegar.

Não queira-se portanto crer, que a nova cidade possa ser util ao commercio, porque não há commercio sem productos.

Os commerciantes, pode-se dizer que são – nomades; suas caravanas atravessam o deserto, seus navios crusam os mares constantemente; o interesse os leva d'um a outro ponto productor, para deixal-os em demanda d'outros mais ricos. Conquistam a riqueza onde quer que ella se ache.

Não se edificam pois cidades nem para o commercio, nem para a agricultura; ellas se estabelecem pela sussecção dos progressos d'um e outro ramo, que vivem e se sustentam em reciproca dependencia.

O Commercio, a agricultura, a Provincia em fim, por amor de suas rendas, que é o que a pode engrandecer, e lhe dar meios pra nos assegurar o bem estar, só precisam do desenvolvimento da lavoura pela facilidade das vias de comunicação, e os mais melhoramentos para o seu progresso e riqueza.

Lembrem-se os *negociantes* e *empregados publicos*, que tanto opinam pela mudança da nossa Capital, que sem agricultura não há commercio – e sem o commercio não ha receita publica.”



Correio do Natal: Periódico político, moral e noticioso. Anno II, n. 56. Natal, quarta-feira, 3 de março de 1880. p. 2.

INAUGURAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE NATAL Á NOVA CRUZ.

No dia 27 do corrente, teve lugar o acto da inauguração da estrada de ferro desta capital á Nova-Cruz.

Ao assentamento da 1ª pedra, assistirão o Exm. Sr. Presidente da provincia, dr. Chefe de Policia, presidente da camara, engenheiros da Cª. e mais pessoas gradas da capital, S. José, Ceará-Mirim e S. Gonçalo.

O acto foi bem concorrido e correspondeu as vistas de todos.

Uma banda de musica, tocando o hymno nacional e diversas girandolas, subindo ao ar, pelas 11 horas da manhã, annunciavão a chegada de S. Exc. o Sr. Presidente da Provincia ao ponto da estação. As exc. acompanhava o Illm. Sr. Dr. Chefe de policia e seus numerosos amigos.

Depois de lida e assignada a acta da inauguração, foi a mesma acta com diversas moedas de ouro e de prata e o jornal do dia encerrado, em uma caixa de meta que foi collocada sob a pedra comemorativa.

A isto seguiu-se a offerta de uma colher de pedreiro com inscripção commemorativa, - offerta feita pela companhia empreteira ao Exm. Sr. Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado.

Recebendo este precioso presente, S. Exc. agradece em poucas e significativas palavras e em seguida lança sobre a pedra fundamental a primeira colher de argamassa.

De novo toca-se o hymno nacional, estruge o foguete no ar e rompem vivas ao Rio Grande do Norte e ao Presidente da Provincia.

Chega então o momento de se ouvirem os oradores.

O primeiro foi o Exm. Sr. Dr. Lobato que lêo um discurso eloquente e de incontestavel merito litterario, e que foi victoriosamente applaudido. Seguiu-se com igual exito o Sr. Dr. Ernesto Chaves, o Sr. Dr. Fontes não se fez esperar, e recitou tambem um discurso e expressão fluente que enthusiasmou o adudictorio até o dilirio. Ao Dr. Fontes seguiu-se o Dr. Wanderley, sempre elegante em sua dicção, e fecundo em suas imagens.

O estudante Segundo Wanderley, recitou também com enthusiasmo de moço e de verdadeiro poeta uma linda e arrojada poesia, que arrancou bravos e applausos repetidos.

Terminou esse certame com outra bellissima produção poetica do Dr. Meira de Vasconcelos que não foi menos applaudida.

Dalli partio a comitiva para a locomotivas que as esperava, conduzindo-a até o Refoles, donde voltou para o ponto de partida.

Tudo isto se faz entre musica, foguetes, girandolas, pavilhões defraldados &&



O povo em massa saudava com vivas ethusiasticos aquelle acontecimento vendo passar em frente de sí o Briareo da Civilisação “hippogrifho do progresso”, na feliz expressão do Dr. Wanderley.

A noite houve esplendido baile no palacete da assemblea, á que comparecerão o Exm. Sr. Presidente da Provincia, o Illm. Sr. Dr. Chefe de Policia com suas respectivas familias, os engenheiros da companhia e mais pessoas distictas da capital. Tudo correu em bôa ordem e em cordial satisfação.

Avulso (Correio do Natal) Rio G. do Norte 27 de Fevereiro de 1880.

ESTRADA DE FERRO DE NATAL A' NOVA-CRUZ

Os povos de todos os lugares tem seus grandes acontecimentos, seus dias aureos.

Por uma feliz inspiração, a assembléa provincial desta provincia confeccionou uma lei autorisando a contrucção de uma Estrada de Ferro de Natal á Nova-Cruz.

Esta illustre corporação tinha o presentimento da calamidade, que nos devasta e flagella.

Nas condições em que nos achamos, a Estrada de Ferro, podendo ser consideradas uma fonte de riqueza, vem mitigar o atraso das nossas finanças e o estrago das fortunas particulares.

Aos legisladores da provincia, de então, nosso profundo agradecimento.

Seria ocioso desenvolver as vantagens de uma Estrada de Ferro, especialmente nas paragens do Rio Grande do Norte.

Sua utilidade está derramada por todo o ambiente, todas as intelligencias a respiram.

E' um dogma social.

Mas nesta provincia, onde quase que estão estacadas todas as fontes de riqueza – desde a agricultura, até a industria criadôra; onde a maior parte dos minguados productos sahem pela provincia da Parayba, perdendo esta as vantagens, que de direito lhe pertencem – a Estrada de Ferro de Natal à Nova-Cruz – vem dar novo rumo a sahida dos nossos generos, fazendo-os convergir para a capital, que por sua posição topographica jamais daria um passo – adiante – sem uma empresa destas que lhe infiltrasse nas veias a pletora do commercio.

Além disto – a nossa população não precisa somente dos recursos da vida material, precisa tambem de uma disciplina de actividade, de uma educação de trabalho – e os estrangeiros que aqui se acham na construcção da Estrada se incumbem de ensinar – pelo exemplo.

E' mais eloquente do que o verbo dos oradores.

No dia 2 de julho de 1874, celebraram contracto com a provincia para construcção de uma Estrada de Ferro de Natal á Nova-Cruz – os Srs. Cícero Pontes, Dr. Drago, Sá Bezerra, Francisco Manoel da Cunha.

Estava dado o primeiro passo, e como pelas leis do pro (...) esforços humanos nunca (...) porque mais dão, ou mais (...)ção o resultado que visarão – a Estrada de Ferro de Natal á Nova-Cruz, ainda no berço, sem que ninguem acreditasse na sua existencia, a não ser aquelles, que tomarão à peito velar por sua enfraquecida infancia – havia de chegar a



uma completa realidade, porque o Rio Grande do Norte tem direito por seus férteis vales, pela excelente índole de seu povo – a tomar assento no grande banquete do progresso.

A 20 de fevereiro de 1875, foi celebrado o contracto com o Governo Geral.

Foi um grande alento, que tomou a empreza nascente.

O Governo de S. M. I., que tem sabido vivificar á todas as empresas, que podem concorrer para a prosperidade do povo, para o augmento da riqueza do paiz, não podia ser indiferente a este povo do norte – que dizião deserdado da mãe patria – o que está completamente refutado pela logica dos factos consummados, por quanto, os recursos distribuidos, por todo o tempo da sêcca e a Estrada de Ferro de Natal á Nova-Cruz fallão muito alto em abono d’este governo tão livre, quanto protector.

No dia 5 de janeiro de 1877 chegou á esta provincia o muito intelligente e incansavel Dr. Jason Rigby e mais um companheiro, para explorarem o terreno e organisarem as plantas da Estrada.

Seria impossivel discrever os esforços e sacrificios d’este homem trabalhador, em uma região completamente estranha – através das chapadas agrestes, dos paues, das matas sombrias, vencendo tudo, dominado sempre da grande idéa.

Que emoções não senteria elle, filho da Europa, a braços com esta exuberante natureza americana tão differente da de sua patria – desde a arvore até o reptil – desde o sólo até o céu!

Porém, foram coroados seus multiplicados esforços, porquanto, organisou as plantas, que tiverão o fim destinado.

Por decreto de 6 de abril de 1878 forão ellas approvadas.

O governo já tinha formado o seu juizo – tudo d’ora em diante hade ir em caminho, porque elle nunca erra, quando se trata de industria, de melhoramento, de prosperidade para este paiz, que na phrase de Humboldt, está preparado para ser o regaço da civilização futura.

O decreto de 4 de julho de 1877 approvou os estatutos da companhia. Inda bem – estão vencidas tres partes das difficuldades;

Mas ainda resta um enorme vallado á transpor.

A providencia tomou a si a Estrada de Ferro de Natal á Nova-Cruz – deu aos homens, que n’ella sempenharão, coragem e vigor, para não desalentarem no meio do caminho.

Por certo que não, porquanto, entrou para a grande conquista da civilização da provincia um dos seus mais illustres filhos – O Padre João Manoel de Carvalho.

Este homem, de talento igual ao espirito, de espirito igual ao coração, lembrou-se do seu Rio Grande do Norte – baterão-lhe as arterias, sua alma como que dilatou-se; então tornou-se o paladino da empresa.

Era um patriotismo encarnado – solicita, na côrte, ao Governo a garantia de juros, corre a Londres para angariar capitaes estrangeiros, porque com os nossos jamais a Estrada teria principio.

Tudo alcançou; e porque não? Se o padre João Manoel estava sob a mão da providencia no serviço da Patria?

Agora o padre João Manoel receba as honras do triumpho e os perfumes suavissimos da gratidão.

Forão garantidos os juros de sete por centro sobre cinco mil e tantos contos por decreto de 1878.

Deu-se a ultima admão. Só falta o suor da frente e o movimento dos braços – o trabalho da construcção.

O decreto de 16 de novembro de 1878 approvou o nome da companhia – Imperial Brazilian Natal and Nova-Cruz Railway Company Limited. Está baptisada.



O governo fez tudo à seu alcance; o Rio Grande do Norte está-lhe em dívida eterna – não tem direito a queixa alguma, por maior que seja o aggravo, que para o futuro possa ter. Ah! Foi tão grande o benefício!

No dia 16 de novembro de 1879, abordou a este porto a barca “Sormiento” carregada de material de construção e rodante.

Então começou-se um trabalho gigante – não erão homens, erão gnomos – como que fazião o serviço estirar-se.

No principio do corrente deu-se comêço á assentar-se os trilhos – que vão á distancia de mais de dous kilometros e sobre elles garbosa e ufana a locomotiva corre, vai e volta, como um rei em seus paços.

Sim, ella é rei, - rei da industria tem por paços a lavoura e commercio.

Prosperidade, muita prosperidade á Estrada de Ferro de Natal à Nova-Cruz.

Typ. Correio do Natal; Rua da Conceição

Allocução Inaugural proferida pelo Exm. Sr. Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado, presidente da província do Rio Grande do Norte em 27 de Fevereiro de 1880 e Acta da inauguração das obras da ferro-via de Natal à Nova Cruz. Mandada publicar pelos empregados da secretaria da presidencia e offerecida ao mesmo Exm. Sr. Natal. Rua da Conceição – Typ. do Correio do Natal.

IMPERIAL BRAZILIAN NATAL & NOVA-CRUZ RAILWAY

Aos vinte e sete dias do mez de Fevereiro de 1880, 59.º da Independencia e do Imperio, nesta cidade do Natal, Capital da Provincia do Rio Grande do Norte, no lugar Salgado, onde foi vindo o Exm. Sr. Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado, Presidente d’esta Provincia, acompanhado do Exm. Sr. Dr. Geroncio Dias de Arruda Falcão, Chefe de Policia da mesma, Engenheiros Jason Rigby e Arthur Bowen, representantes da Imperial Brazilian Natal and Nova-Cruz Railway Company limited, Guilherme de Azevêdo, Secretario do Empresario, Commendador José de Cupertino Coêlho Cintra, Engenheiro Fiscal por parte do Governo Geral e Provincial Dr. Luiz Carlos Lins Wanderley, Deputado á Assembléa Provincial e Medico do Hospital de Caridade, Capitão José Gonçalves Fraga, Inspector da Thesouraria da Fazenda, Capitão Enéas Leocracio de Moura Soares, Inspector do Thesouro Provincial, Vice-Consul Joaquim Ignacio Pereira, Major Joaquim Guilherme de Souza Caldas, Deputado á Assembléa Provincial, Dr. Manoel de Carvalho Souza, Promotor Publico da Capital, Dr. Antonio Serrano Gonçalves de Andrade, Juiz Municipal, Major Joaquim Manoel Teixeira de Moura, Coronel Bonifacio Francisco Pinheiro da Camara, Administrador do Correio e Presidente da Camara Municipal, Dr. Ernesto Adolpho de Vasconcellos Chaves, Juiz de Direito da Comarca de Santarém, Dr. Eugenio Telles da Silveira Fontes, Advogado da Estrada de Ferro do Natal á Nova-Cruz, Capitão do Porto Ernesto Ignacio Cardim, Dr. Archimimi José Correia, Medico da Companhia de Aprendizes Marinheiros, Capitão Urbano Fernandes Barros, Ajudante d’ordens da presidencia, Capitão José Antonio de Souza Caldas, Odilon de Amorim Garcia, Vice-Consul da Suecia e Noruega, e outras muitas pessôas gradas, commigo Manoel Pereira de Azevêdo, Official-Maior da



Secretaria da Presidencia, servindo de Secretario, para o fim de inaugurar os trabalhos da ferro-via – Natal á Nova Cruz, cuja concessão de garantia de juros de 7% e privilegio outorgados por Decretos de 20 de Fevereiro de 1875, sob n.º 5877, de 4 de Julho do mesmo anno sob n.º 6614; de 27 de Dezembro de 1877, sob n.º 6826, e modificados pelos de 18 de Outubro e 16 de Novembro de 1878 sob n.º 7048 e 7084, tendo por base o contracto provincial de 4 de Julho de 1874, celebrado em virtude de Lei Provincial de 8 de Agosto de 1873, foi pelo mesmo Exm. Sr. Presidente da Provincia declarados inaugurados os ditos trabalhos, que serão feitos de accôrdo com o plano geral da obra aprovada por Decreto de 6 de Abril de 1878.

O que sendo acolhido com manifestação de jubilo, por tão grande acontecimento mandou o Exm. Sr. Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado, Presidente da Provincia, lavrar esta Acta, que vai assignada pelas pessoas de que n'ella se faz menção, afim de ser encerrada em uma caixa de xumbo, que será collocada no alicerce da Estação Central da mesma via-ferrea, como os jornaes do dia, moedas de cobre, nickel, prata e ouro, que estão em circulação, para que conste em vindouras épocas. E eu, Manoel Pereira de Azevêdo, Official-maior, servindo de secretario, a escrevi e assigno.

Manoel Pereira de Azevêdo.

Allocução proferida pelo Exm. Sr. presidente da provincia, Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado, no dia 27 de fevereiro p. passado, no acto da inauguração da Estrada de Ferro do Natal á Nova-Cruz

Se a grandeza do homem e de seu destino fosse uma verdade que exigisse demonstração, eu vos recordaria, neste momento, as eloquentes palavras com que o divino legislador dos hebreos fechou o quadro assombroso de suas narrativas sobre a criação.

A luz, o sol, as estrellas, a terra com seus rios e seus mares, suas florestas e suas montanhas, suas áves e seus animaes haviam povoado as solidões do espaço!

Estava preparado o grande scenario: - faltava o actor; então, Deos disse – “Façamos o homem a nossa imagem e semelhança”.

Desde esse dia até hoje a historia da humanidade é a confirmação a mais solemne das palavras do Creador.

Cada annél d'essa cadeia gloriosa que prende as gerações entre si, e fazem d'ella uma successão permanente de seres trabalhando para o mesmo fim, assignala uma phase brilhante do espirito humano na conquista da verdade.

Senhores, a humanidade não se desenvolve por certo como o homem, cuja existencia se passa entre a aurora de um dia e o crepusculo da tarde d'esse mesmo dia – Deos não lhe marcou o termo da existencia no tempo, e o desenvolvimento dos seres está na rasão inversa de sua duração.

A principio o homem desconhecendo a força de suas falculdades intellectuaes, sem saber que Deos lhe havia communicado no sôpro da vida o principio creador, assombrou-se diante do espetaculo que lhe offereria a criação, e sentio-se pequeno em presença da figura altiva das montanhas, da immensidade dos céos, da vastidão dos mares, e de senhor, que devera ser, tornou-se o escravo da natureza, alliando-se a materia para debellar o espirito.

D'ahi o isolamento das familias, o odio das raças, e esses imperios da Asia levantados sobre alicerces de pedra, como se a materia fosse capaz de cimentar uma associação de espiritos.



Xerxes intimando o monte Athos á que se retirasse para dar passagem a seu exercito, e mandando lançar cadeias ao Helesponto, cujas aguas immergeram os navios de sua poderosa esquadra, caracteriza essa epocha da historia.

A Phenicia procurando sua grandesa nos recursos do trabalho, e assoberbando a corrente dos mares para levar aos outros povos o productos de sua industria; a Grecia antepondo o patriotismo a força phisica, e repellindo a aggreção do colosso que a pretendeu esmagar pelo pezo de seus corpos, representam o primeiro protesto da intelligencia humana contra o do dominio da materia.

E' verdade, senhores, que os Assyrios conquistaram a Phenicia, e que a Grecia foi absorvida pelos conquistadores romanos. Mas aquelle protesto ficou escripto na consciencia dos povos, e de Tyro brotou Carthago e de Athenas a Roma dos Gracchos, de Cicero, de Virgilio e de Ulpiano.

Ainda uma vez a humanidade teve de assistir a explosão medonha do odio das racas, de testemunhar a maior invasão da força nos dominios da intelligencia – foi quando essa massa selvagem de slavos e tartaros cahio com immenso fracasso sobre o imperio romano.

Começou, então, essa lueta ingente que se prolongou atravez de muitos seculos, lueta que pareceu mergulhar a civilização grega e romana em uma noute eterna.

Se os barbaros, senhores, dominaram pelo ferro, e puderam ferir de morte a aguia sempre victoriosa do capitolio, foram subjugados pelas armas dos immortaes vencedores do gymnasio olympico de Athenas e do forum de Roma.

O homem, evangelisado pelo Christo, voltava o pensamento para o seu principio, e tirava d'elle o conhecimento exacto do seu destino.

Compreendeu que fôra creado para ser o senhor e não o escravo das forças da natureza, que a conquista deveria ser dirigida contra o mundo phisico e não contra o seu semelhante.

Retemperada nesta ideia, que o christianismo convertera em dogma, a humanidade reviveu com novo ardor a lueta contra a materia, e de victoria em victoria tem alargado os seus dominios, ampliando o poder da vontade e da intelligencia.

Guttenberg ferio a primeira batalha libertando o pensamento da necessidade de reproduzir-se pelo manuscrito. E pela descoberta da imprensa ficou em meio caminho o exercito civilizador.

Buffon, Linneo e mais tarde Cuvier desceram ao fundo dos mares, revolveram a terra, surprenderam o segredo das plantas, penetraramno perfume das flores. Galileo, Kepler, Newton, Laplace erraram pelo espaço, descobriram as leis da mechanica celeste, e chamaram os astros a mesa do gabinête com auxilio do telescopio. Volta inventa a pilha que tem seu nome, e com ella explica os curiosos phenomenos da electricidade.

Franklin arrebatou o raio a atmospheria e imprem-lhe a direcção da carreira.

Parece que a natureza estava afinal escravizada!

Mas que grande lacuna a preencher, senhores, quando as familias humanas estão separadas por grandes distancias, e os navios são podem vencer a immensidade do oceano sem o auxilio do vento ou do fluxo ou refluxo das mares!

Não, senhores, a natureza ainda zomba do homem!

De que serve a imprensa apanhar o pensamento e reproduzil-o? O livro ahí está, mas o tempo urge e a ideia não pode ser levada á seu destino, sem prejuizo a verdade e da justiça dos povos.

Nova cruzada se levanta. E Fulton descobriu o vapor, e Watt completou a descoberta pelo condensador que encerrava em si a applicação industrial das machinas, tocadas por esse poderoso agente do movimento.



Foi, então, que Stephenson atrelou a uma locomotiva um wagon, e disse ao pensamento – eis ahí o complemento da imprensa, entregai-lhe o livro e ella suprimirá as distancias.

Vêde agora o homem, senhores, não está elle feito a imagem e a semelhança de Deos?

A humanidade caminha serena e tranquilla, a distincção das raças chega á seu termo, e os odios das nações estão quase extinctos!

Dir-se-ia que soou a hora derradeira da materia, e que o espirito reina em sua plenitude.

Senhores, assistindo hoje convosco à inauguração dos trabalhos da Estação Central da Estrada de Ferro do Natal à Nova-Cruz, e aos primeiros passos da locomotiva sobre os trilhos, eu vos direi como Macaulay: “as invenções que abreviam as distancias são as que mais têm contribuido para a civilização da especie humana. Todo o progresso nos meios de locomoção tanto aproveita ao genero humano pelo lado do interesse material como moral e intellectualmente, porque, facilitando a troca dos diversos productos da natureza e da arte, tende a apagar as antipathias nacionaes e provinciaes, e a unir todos os ramos da grande familia humana.”

Eu saúdo, senhores, n’aquelle ginête de ferro e de fôgo a mais brilhante imagem do progresso do seculo XIX.

Typ. do Correio do Natal

O Mossoroense. Periodico Humoristico e Illustado. Anno II. Mossoró, 14 de Agosto de 1903. n. 29. p. 3.

ESTRADA DE FERRO

Recibi um telegramma
Do “Luiz Gomes” datado
Dizendo: “me espere a tarde,
N’um trem que vai atrazado.”

Era d’um amigo velho
Poéta tuberculoso,
Que andava tomando ares
N’aquelle sertão bondoso.

Estava comido o almoço,
O jantar era o comum
Para hospedar o amigo,
Não havia geito algum.



“Aglhas por alfinetes”:
Dez óvos, uma gallinha,
Encontrei difficilmente,
Mandei levar á cozinha.

Queijo, pão e bom vinho.
Do que tem Alfredo Mello.
Tudo arranjei, felismente,
Ia esperar o “amarello”.

Quando, (veja o meu leitor
Como não fiquei tristonho)
Desperto, estava dormindo
E tudo aquilo era um sonho.

Mas foi tão grande impressão
Que fui ver se havia estrada,
Procurei por todo o chão,
Tomei mais esta massada;
E por aqui e por alli
Da tal estrada o que vi?
Nada, nada.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)