

Tensões e conflitos na instalação de um Pátio Ferroviário na Esplanada Silva Jardim, Natal/RN (1909-1920)

Wagner do Nascimento Rodrigues¹

Resumo

O artigo trata a conturbada trajetória de instalação de um Parque Ferroviário na cidade de Natal/RN. Esse investimento de cunho federal trouxe tensão para inúmeros poderes locais da cidade, fazendo com que esse parque nunca se integrasse completamente ao restante do sistema ferroviário. Esse espaço, planejado para ser a nova porta de entrada da cidade, foi apropriado pelos retirantes e trabalhadores das oficinas do pátio, tornando-se um espaço de sociabilidades desses atores.

Palavras-chave: Parque Ferroviário - Retirantes – Trabalhadores

Abstract

The article deals with the troubled history of installing a Rail Park in the city of Natal/RN. This federal investment brought several tensions for the city, causing the park to never fully integrate with the rest of the rail system. That area, planned to be the new gateway to the city, was taken by the workers and the migrants from the court workshops, becoming social space for these actors.

Keywords: Rail Park - Migrants - Workers

Entre 1909 e 1920 um Pátio Ferroviário foi construído na cidade do Natal/RN, dentro de uma série de medidas tomadas pela Inspeção Federal de Obras Contra a Seca (IFOCS)². A cidade, com pouco mais de 10 mil habitantes, havia recebido cinco anos antes mais 15 mil retirantes, após um longo período de estiagem no interior. Os retirantes que não foram

¹ Doutorando do Programa de Pós-graduação do Departamento de História da Unicamp, Bolsista de doutorado FAPESP.

² Dentre as medidas da IFOCS estava a construção de açudes, arborização do sertão, implementação de modernas técnicas de cultivo e a construção de Estradas de Ferro, que dinamizariam a economia dessas áreas e também levariam socorros em época de estiagem.

enviados ao Acre engrossaram as fileiras de despossuídos, que não tinham lugar na cidade legal e fizeram parte da massa que iria compor os trabalhadores desse complexo ferroviário.

Nesse artigo apresentamos a conturbada instalação desse pátio, que, mesmo finalizado, não pode ser integrado totalmente ao restante do sistema. As perspectivas do governo federal e dos engenheiros que fizeram parte do processo foram frustradas por instituições e pequenos poderes locais. Isso tornou evidente sua ocupação de determinados atores sociais, a princípio integrados passivamente no projeto como força de trabalho.

Fazendo parte integrante da pesquisa de Doutorado "Saberes Técnicos e Sociabilidades: dois Pátios Ferroviários, Natal (RN), 1880-1950", financiada pela FAPESP, o trabalho resgata a história desse local e sua constituição enquanto um enclave privilegiado para o entendimento das sociabilidades dos trabalhadores. Um pátio que nunca funcionou integralmente, mas que planejou um novo destino para a área.

O projeto do Parque Ferroviário

O primeiro trecho da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (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 Western. 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, á margem direita do rio Potengy, onde já foi iniciada a construção. (BRASIL, 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.” (BRASIL, 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. 01)

A sobre estações e pátios ferroviários dão conta do projeto do pátio ferroviário, que, apesar de não possuir autoria identificada – como a maior parte das instalações industriais – revela soluções de disposição dos edifícios já bastante amadurecidas. 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 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 Camille 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. (KÜHL, 1998, p. 58-66)

A localização do edifício da estação seguiu essas orientações, ficando paralelo às vias, apesar de ser uma estação terminal. 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.

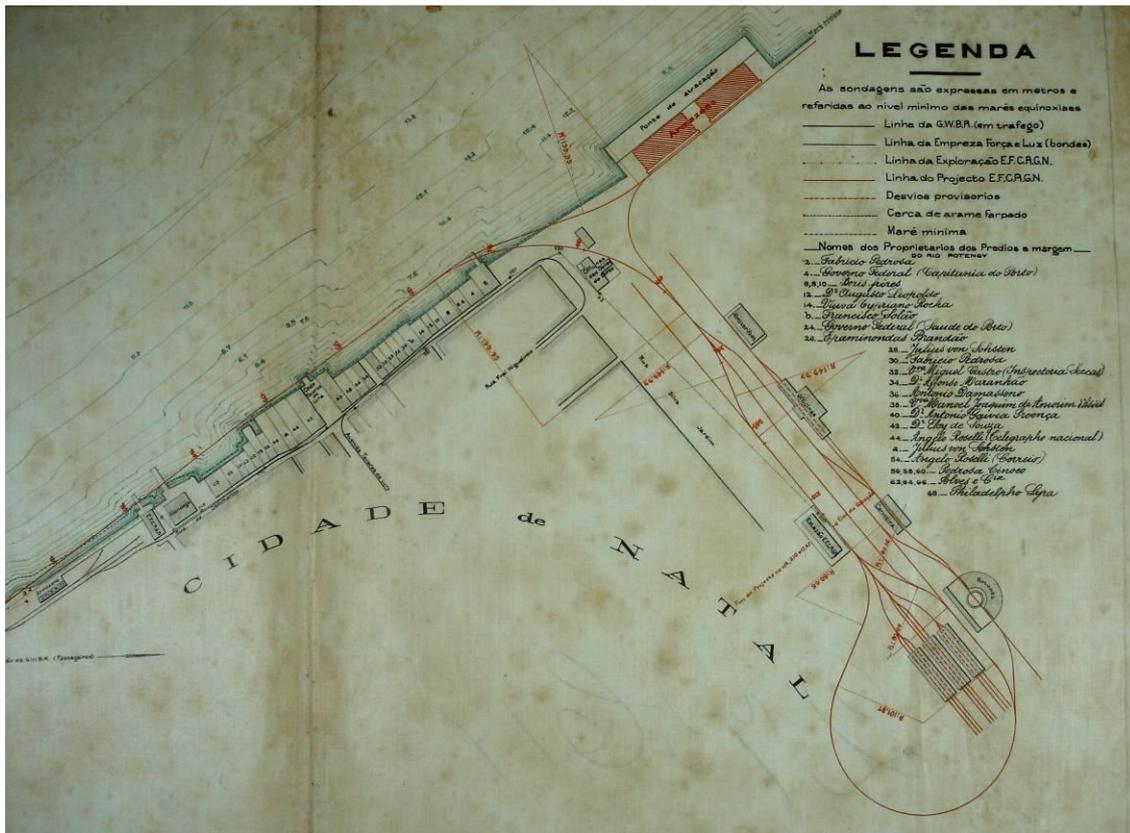


Fig. 01 – EFCRGN. Trecho de Natal a Igapó. Projecto de Ligação paralela á linha em tráfego da Great Western Brazil Railway, 1915. (Detalhe) No mapa identificam-se os principais edifícios do parque ferroviário. A estação central, a rotunda (edifício semicircular), a carvoeira, três armazéns para guarda 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, Fundos do Ministério do Transporte, Caixa 4B-390.

A instalação: Posses, Conflitos e os Indesejáveis

As coordenadas para a conformação de um novo espaço, com fluxos e sociabilidades controladas estavam dadas. Entretanto, a instalação desse complexo não seria tão simples. Os investimentos federais na área trariam novas dinâmicas socioeconômicas, despertando o interesse numa área que até então era um alagadiço pouco valorizado sob administração da Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal. O projetado espaço encontrava obstáculos para sua instalação e pleno funcionamento. 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 razoavel que indo o Governo precisar de todos esses terrenos, os afore agora para desapropriar-os depois. (Correspondência de Luciano Martins Veras, Engenheiro Fiscal da EFCRGN, 1911, Arquivo Nacional, Fundo do 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 nos rumos 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. Além do conflito com essas instituições, a instalação do pátio ferroviário faria emergir outros atores sociais. Atores que compunham os arredores do pátio e forneceriam a mão de obra necessária para o funcionamento desse complexo ferroviário.

Sua chegada nos arredores do pátio se deu em 1893, quando a Comissão de Melhoramentos do Porto 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. 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. 02-04)

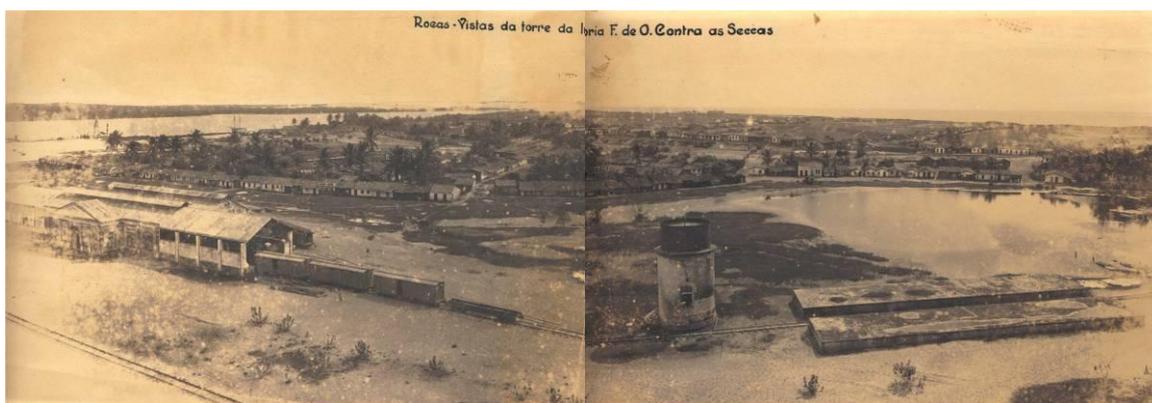


Fig. 02 – Rocas vista da torre da Inspetoria Federal de Obras contra as Secas. Na fotografia aparecem as habitações concedidas pela Comissão de Melhoramentos do porto de Natal à população pobre da cidade. Notar o alinhamento das casas e da vegetação nos quintais. As ruas continuam com certa regularidade 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. 03 – 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 propagandear 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. Fonte: LYRA, Carlos. Natal através do tempo, p. 58.



Fig. 04 – Croqui da implantação do parque ferroviário da EFCRGN. Demarcadas em verde escuro, as casas liberadas pela comissão de melhoramento dos portos para os retirantes fornecem um obstáculo para o avanço das dunas móveis, mas eram um problema para a Intendência de Natal que via nos casebres uma mácula para a imagem da capital. Fonte: Produção do autor a partir de documentos e mapas. Fonte: Produção do autor a partir da sobreposição de mapa de Henrique de Novaes de 1924 com plantas do parque do arquivo nacional e da RFFSA Nordeste.

Apesar da Intendência de Natal protestar contra essas construções, os moradores organizariam um protesto, com apoio da imprensa local, contra o aforamento concedido a Angelo Roselli, conseguindo assim fixar moradia na área. Por conseguinte, as obras do Parque Ferroviário poderiam

agora prosseguir sem entraves. (Arquivo Nacional, Fundos do Ministério dos Transporte, Caixa 4B-417)

A Intendência Municipal tinha outros usos para a área em questão, e esses usos 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. O projeto do parque ferroviário transformava o que antes era os confins da cidade em sua nova porta de entrada. O local se revestia de outros valores e a municipalidade agora estendia suas restrições para o que antes era um alagadiço insalubre, lugar dos "indesejáveis" na cidade.³

Vale salientar que essas obras federais foram feitas durante um período de seca, contando, portanto, com o trabalho dos retirantes, que mesmo que trabalhassem nessas mesmas obras, não eram bem vindos nas imediações. Antes mesmo do parque ficar pronto, uma incomoda massa de reserva talvez estivesse a espera em seus arredores, maculando a imagem de progresso e civilidade que se esperava do local. Isso vem reforçar que a trajetória das grandes intervenções ferroviárias e federais na cidade nem sempre eram unânimes. Envolvia contradições e interesses de diversas instituições e atores.

Em 1917 o parque estava praticamente pronto, com a estação de pé, suas oficinas montadas e trilhos sentados. Restava apenas ligar o complexo com o restante da ferrovia. Entretanto, essa ligação seria tão conflituosa quanto o processo de instalação dos edifícios na Esplanada Silva Jardim.

A linha de ligação do Parque Ferroviário: A engenharia contestada

Até 1917, a estação que recebia todo o fluxo de passageiros e mercadorias da EFCRGN era a da Pedra Preta, situada na margem esquerda do rio Potengi, de onde se atravessava para Natal através de embarcações. Com a conclusão da ponte de Igapó, em 1916, finalmente o parque

³ 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. (FERREIRA, DANTAS, 2006, p. 45-68)

ferroviário poderia ser ligado diretamente aos trilhos da Ferrovia. O escritório da Central que antes recebia no seu cais os passageiros e mercadorias da Estação da Pedra Preta, com a chegada dos trilhos vira a estação terminal provisória de passageiros da EFCRGN. A ferrovia faz um acordo com a Great Western para utilizar seus trilhos no trecho entre Igapó e Natal. Essa estação só era utilizada para o tráfego de passageiros, enquanto que a Estação da Preta continuou sendo utilizada para transporte de mercadorias e a Parada de Igapó para desembarque de animais. (Figs. 05 e 06) 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. (BRASIL, 1919, p. 101-102)

A ligação da esplanada 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 vários comerciantes e instituições locais situadas na cidade que dependiam da servidão do rio para o desempenho de suas funções.



Fig. 05 – Linhas e Estações da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte e da Great Western. Produção do autor.

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 esplanada 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, sugerido e aprovado pelo engenheiro fiscal João de Sá e Benevides.

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 Potengi, 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, Fundos do 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. 07) 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, facilitará a construcção da linha de ligação, que, como se sabe, tem por fim alliviar o trafego 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 armazes 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, Fundos do Ministério dos Transportes, 4B-390)

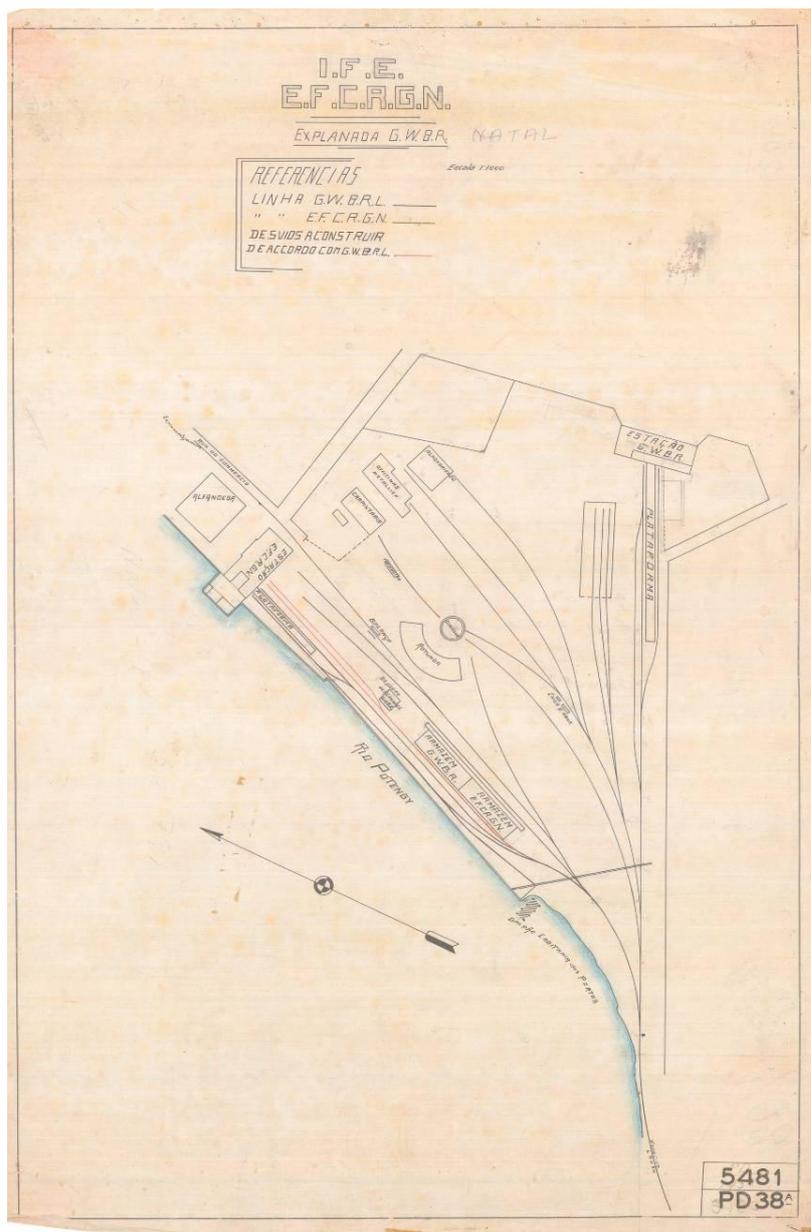


Fig. 06 – Esplanada da Great Western em Natal. A Estação provisória de passageiros está próxima à beira rio, ao lado da alfândega. O mapa mostra um projeto que adiciona novos trilhos (em vermelho) para melhorar o tráfego de passageiros na plataforma da EFCRGN. Fonte: Mapoteca dos Arquivos da REFESA, Recife/PE.

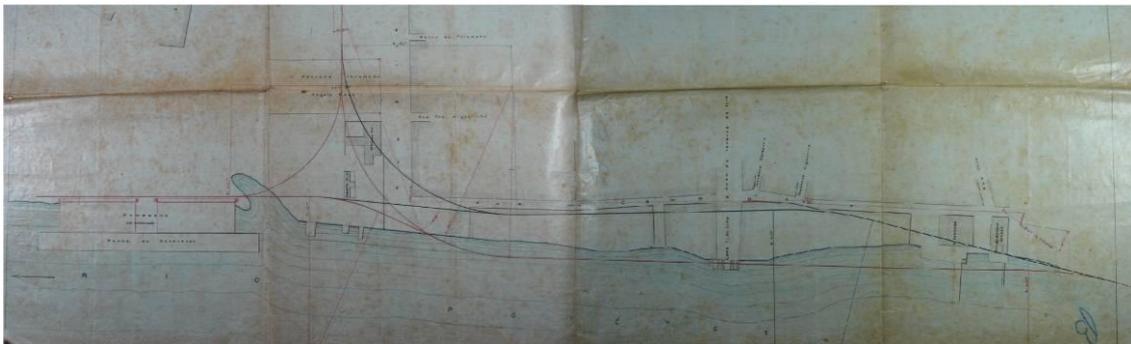


Fig. 07 – Os dois traçados projetados de ligação da EFCRGN à Esplanada Silva Jardim. Em vermelho o traçado que previa a construção de um enrocamento de pedras e o segundo em preto, que desapropriava as casas do lado direito da rua do Comercio. Fonte: Arquivo Nacional, Ministério dos Transportes, Caixa 4B-390.

O engenheiro fiscal João de Sá e Benevides 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 Comercio. Á 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 construção antiquada e condenadas a desaparecerem 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, Fundos do 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 dispunham 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 terrível em questão de desapropriação em que cada proprietario se julgando prejudicado, lança mão de todos os recursos afim de obter a maior indemnização possível. 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 possível 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 contos, isto é, justamente o dobro. (Arquivo Nacional, Fundos do 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 Great Western 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 commercial tende a augmentar 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 maritimo com o melhoramente de seu porto, e correndo as despesas de cosntrução de caes pelo mesmo

Ministerio da Viação, penso não seria fóra de proposito estudar meditamente este assumpto. (Arquivo Nacional, Fundos do Ministério dos Transportes, 4B-390)

Para o Inspetor, se o muro fosse feito sobre uma enrocada de pedras soltas seria “um dinheiro inultimente enterrado quando se fizer a construção do caes 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. (Arquivo Nacional, Fundos do 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. 08 e 09), 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 Capitania 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 construcção 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 jurisdição que a do Ministerio ou repartição a que pertecam. (Arquivo Nacional, Fundos do 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. (Arquivo Nacional, Fundos do Ministério dos Transportes, Caixa 4B-390)

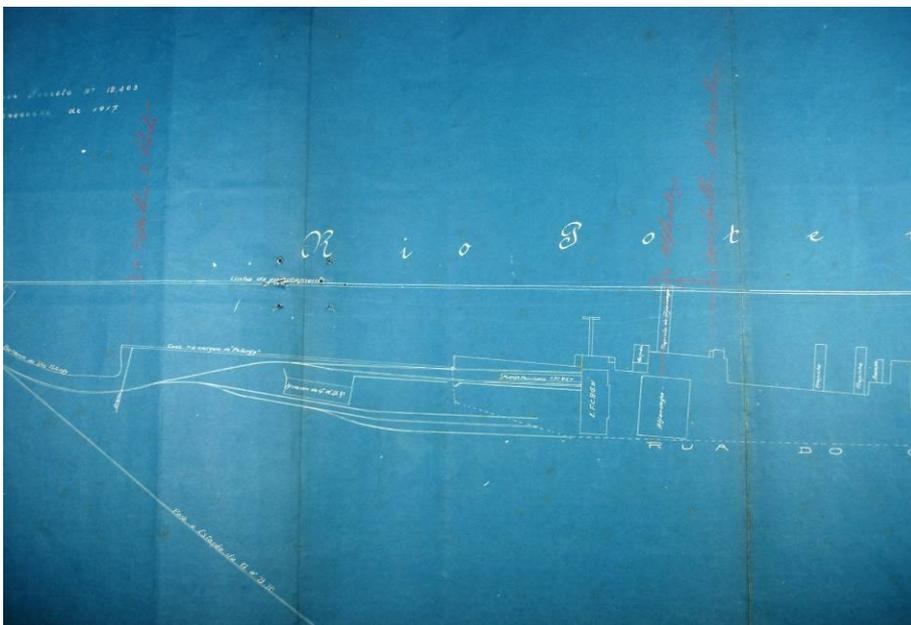


Fig 08 – Mapa enviado pelo Capitão Emanuel Braga ao vice-Almirante inspetor de Portos e Costas. (Detalhe) O mapa mostra a linha primitiva de contato do rio com o a cidade, entre cortada por trapiches e estabelecimentos comerciais e o muro de arrimo (linha enrocamento) um pouco mais acima. O Capitão indica (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, Fundos do Ministério dos Transportes, Caixa 4B-390.

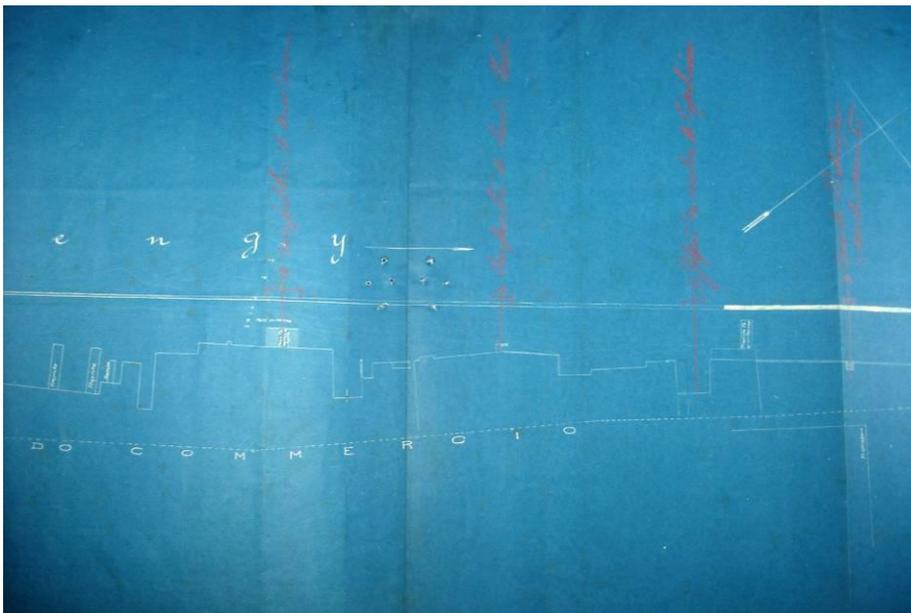


Fig. 09 - Mapa enviado pelo Capitão Emanuel Braga ao vice-Almirante inspetor de Portos e Costas. (Continuação). Neste trecho ficariam bloqueados o cais da Tavares de Lyra, a Inspeção de Saúde Pública, Galpões da Draga da Capitania e o Cais de Praticagem da Comissão de Melhoramentos. Fonte: Arquivo Nacional, Fundos do 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. (Arquivo Nacional, Fundos do 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:

Também, 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 sobressair o prestígio e importância que procurava assumir, nos pequenos Estados do Norte, jovens oficiais de Marinha investidos daquelas funções. (Arquivo Nacional, Fundos do 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 arrimo para, enfim, ligar a linha da EFCRGN à Estação Central na Esplanada Silva Jardim. Os proprietários de casas comerciais teriam a sua disposição uma ampla área de servidão pública com um cais acostável, bancado por investimentos federais.

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 Comércio, mas que no futuro seria a continuação natural do moderno porto da capital. (Fig. 10)

O último impedimento relacionado a construção do muro de arrimo está documentado no álbum particular do engenheiro fiscal João Sá e Benevides. Apesar dos benefícios que o cais acostável traria para as firmas particulares, o comerciante Von Sohsten pede uma indenização de 100 contos de réis pelo trapiche que servia seu estabelecimento comercial na rua do Comércio. Em 1918 as obras foram embargadas por esse conflito. (Fig. 11) Depois desse ano, não se conseguiu achar documentação relativa ao muro de arrimo, mas sabe-se que ele foi iniciado e não concluído, existindo restos do primeiro trecho no 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. O contrato com a companhia seria cancelado em 1920.



Fig. 10 – 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.



Fig. 11 – Página do álbum do engenheiro fiscal João Sá e Benevides. Do lado esquerdo, o sólido e moderno do cais feito em “Alvenaria de pedra secca”, do lado direito o precário trapiche do comerciante que, embarga os trabalhos e pede “uma indemnisação de 100 contos!”.

Todos esses conflitos, enfrentados na instalação do parque ferroviário da esplanada Silva Jardim, vêm demonstrar que essas obras nem sempre 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.

Nos anos seguintes, outros projetos de integração não lograram êxito 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. 12 a 18)



Fig. 12 – 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)



Fig. 13 – 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 está desocupado. Foto: Thaysa Fernandes, 2006.

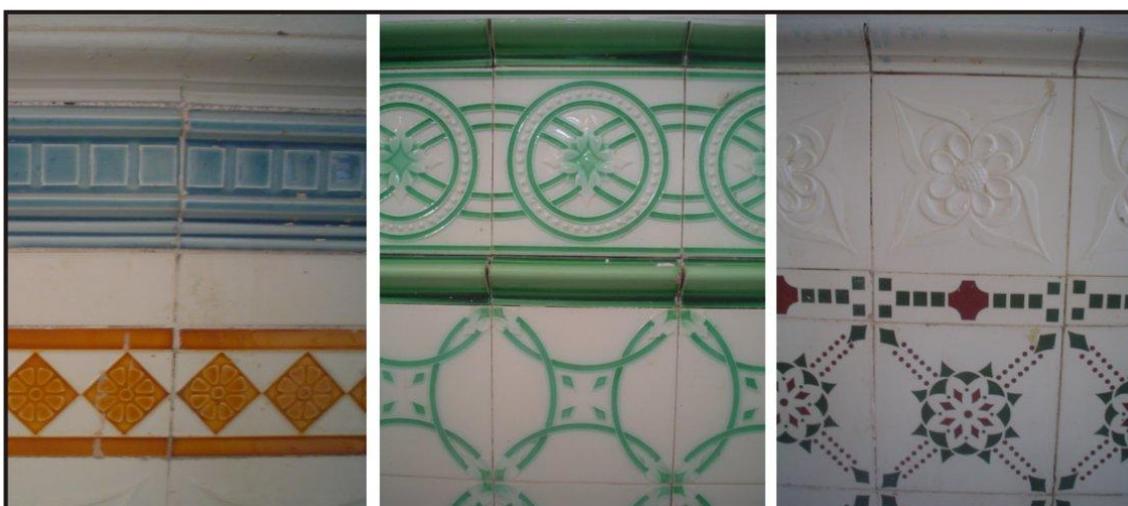


Fig. 14 – Padrões de Azulejos importados utilizados no Prédio da Estação. Fotos: Thaysa Fernandes, 2006.



Fig. 15 – Fachada principal das oficinas de Carpintaria. Foto: Thaysa Fernandes, 2006.



Fig. 16 – Almojarifado das oficinas. Foto: Thaysa Fernandes, 2006.



Fig. 17 - Caixa d'água. Foto: Thaysa Fernandes, 2006.



Fig. 18 - Rotunda. Foto: Thaysa Fernandes, 2006.

Considerações Finais

Contrariando as expectativas da municipalidade, do engenheiro fiscal e de outros profissionais envolvidos na construção e integração do parque ferroviário da Esplanada Silva Jardim, ele se tornou um enclave na cidade, com dinâmicas sociais inesperadas. As antigas oficinas da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte permanecerão realizando reparos até meados da década de 80 do século XX. Os trilhos que levavam o material

rondante para reparos foram precariamente instalados na rua do Comercio, não possibilitando um tráfego intenso para o local. Seu parque ferroviário, construído para receber o tráfego das duas linhas, tornou-se um local de sociabilidades apenas dos trabalhadores e moradores do local, compostos em grande parte pelos antigos retirantes fixados nas dunas pela Comissão de Melhoramentos dos Portos. Realidade muito distante da narrativa mítica associada às grandes estações terminais: verdadeiras portas da cidade onde se estabeleciam fronteiras e se encenavam civilidades.

A estação tornou-se um escritório dos funcionários burocráticos da ferrovia e posteriormente da Inspeção Federal de Obras contra a Seca. Passageiros apressados, prontos para viajar, nunca adentraram no edifício, nem consultaram o relógio - nunca colocado - da torre. Do alto dela, durante muitos anos, os ocupantes do edifício viram mulheres lavando roupa no alagadiço próximo a caixa d'água, crianças "pegando carona" nos vagões e locomotivas e posteriormente o desmonte das máquinas a vapor, substituídas pela tecnologia do diesel. Viram também o aterro do alagadiço e a construção da vila ferroviária, a transformação do largo da estação em um campo de partidas de futebol e a realização de animados bailes nos galpões das oficinas pelos trabalhadores.⁴

Bibliografia

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

CASCUDO, Luiz da Câmara. **História da Cidade do Natal**. 3. ed. Natal: IHG/RN, 1999.

_____. **História do Rio Grande do Norte**. Rio de Janeiro: Achiamé, 1955.

BRANCO SOBRINHO, Castelo Branco Sobrinho; BRANDÃO, José Moreira Brandão. Moreira Brandão. **Separata da revista do IHGB**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1959.

⁴ Descrição baseada na fala do ferroviário Eufrásio Trindade, 84 anos, e Jaíra Bonifácio do Nascimento, 58 anos, filha do Ferroviário Liecy Bonifácio do Nascimento.

FERREIRA, Angela Lúcia, DANTAS, George (orgs.). **Surge et ambula: a construção de uma cidade moderna (Natal, 1890-1940)**. Natal: EDUFRN-Editora da UFRN, 2006.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

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: valorizacion de nuestro patrimonio**. Buenos Aires: Fundación Patrimonio Histórico, 28 de octubre al 2 de diciembre de 2005.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

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.

LEPETIT, Bernard, SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Por uma nova história urbana**. São Paulo: EDUSP, 2001.

LYRA, Augusto Tavares de. **História do Rio Grande do Norte**. 3. ed. Natal: Nordeste Editora Gráfica, 1998.

LYRA, Carlos. Natal através do tempo. Natal: Sebo Vermelho, 2001.

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.

Fontes

ARQUIVO NACIONAL. Fundos do Ministério do Transporte. Caixas 4B-390 e 4B- 417.

BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá, anno de 1909. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.

BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr.

Augusto Tavares de Lyra, anno de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919.

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).

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO RIO GRANDE DO NORTE.

Acervo de Fotografias.

NOVAES, Henrique de. Comissão de Saneamento de Natal. Relatório de Abril de 1924.

Eufrázio Trindade, 84 anos, Funcionário burocrático da EFCRGN. Duas entrevistas, uma realizada em 11/07/2008 e outra em 31/07/2008.

Jaíra Bonifácio do Nascimento, 58 anos, filha do Ferroviário Liecy Bonifácio do Nascimento. Entrevista realizada em 02/07/2008.