MEMÓRIA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO NORTE: A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE TAIPU

Apresentação: Comunicação oral

João Batista dos Santos¹; Francisco Batista dos Santos²; Evaneide Maria de Melo³

Introdução

O trabalho em tela é um resgate da memória da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte-EFCRN com destaque para a estação ferroviária da cidade de Taipu-RN. O transporte ferroviário no RN foi implantado no final do século XIX com a inauguração da primeira ferrovia na então província do Rio Grande do Norte que foi a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz. A segunda ferrovia a ser inaugurada foi a EFCRN em e a terceira a Estrada de Ferro de Mossoró em 1915. Atualmente o transporte ferroviário do RN corresponde ao sistema de trens urbano da CBTU na região metropolitana de Natal, o sistema ferroviário potiguar foi desativado com a extinção da RFFSA desde então as estações ferroviárias tiveram destinações diversas. O trabalho pretende trazer a luz a memória da estação ferroviária de Taipu que compunha o eixo central da EFCRN e sua importância local e estadual no que tange ao patrimônio histórico do RN e se justifica pela oportunidade de resgatar a memória tanto da cidade já mencionada como do transporte ferroviário potiguar.

Fundamentação Teórica

O trabalho está fundamentado em pesquisa bibliográfica, documental e iconográfica.

Metodologia

Trata-se de um estudo de caso no campo bibliográfico e documental na qual foram pesquisados e estudados referenciais teóricos, análise de jornais da hemeroteca da Biblioteca Nacional e do IHGRN.

Resultados e Discussões

¹ Aluno de geografia, IFRN, e-mail: joaoseneca@yahoo.com.br

² Aluno de espanhol, IFRN; email: fcobatistasantos@gmail.com

³ Drª, IFRN, E-mail: Evaneide.melo@ifrn.edu.br

Segundo Tuan (1980 p. 5) a topofilia pode ser entendida como o elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou o ambiente físico. O termo é difuso como conceito, porém, ele é vívido e concreto como experiência pessoal segundo Tuan. a topofilia pode variar do efêmero prazer do que se enxerga até o deleite com a sensação de beleza, ainda que fugaz, porém intensa. Segundo ele pode-se sentir deleite no sentir o ar, a água, a terra etc (TUAN 1980 p.107). Entretanto, Tuan afirma que há dificuldade em expressarmos nossos sentimentos em relação ao lugar, posto que é onde se tem os lócus de reminiscência e o meio onde se ganha a vida (op. Cit).

No tocante a paisagem e sua apreciação estética, Tuan (1980, p.110) diz que ela é “mais pessoal e duradoura quando mesclada com lembranças de incidentes humanos”. A apreciação da paisagem perdura além do efêmero quando há a combinação do prazer estético com a curiosidade científica (op. Cit).

A topofilia também está relacionada ao patriotismo. O patriotismo é o amor que se tem pela terra pátria, pela terra natal e nos tempos antigos era um sentimento estritamente local (TUAN, 1980, p.115).

A topofilia se associa ao sentimento que se tem pelo lugar. Embora o meio ambiente não seja a causa direta destes sentimentos topofiláticos é o meio ambiente que fornece o estímulo sensorial que dá forma aos sentimentos que se sente ao contemplar a paisagem estimulando nossos ideias e alegrias (op. Cit, p. 129).

Segundo os PCN a paisagem é a expressão da concretização dos lugares, das diferentes dimensões constituintes do espaço geográfico. Pelas mesmas razões já apontadas, não limitaria a paisagem apenas ao lugar. A paisagem permite a caracterização de espaços regionais (BRASIL, 2010, p.53).

Em relação a Taipu a estação ferroviária da cidade se constitui como um monumento histórico sendo um dos mais antigos prédios públicos a ser construído na cidade e também se configura como construção simbólica da identidade cultural dos cidadãos taipuenses, razão pela qual sua história necessita ser preservada.

Taipu tornou-se município em 10/03/1891, tendo sido desmembrado de Ceará-Mirim, porém, o progresso econômico e social apareceu com a chegada da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte-EFCRN inaugurada no dia 15/11/1907. O município se localiza a 56 km de Natal.

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte chega a Taipu

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte foi inaugurada em 13/06/1906 com o objetivo de interligar regiões produtoras do sertão e do vale do Ceará-Mirim ao porto de Natal. Seu

traçado partia de Natal e pretendia alcançar a cidade de Caicó no Seridó potiguar, cortando assim a região central do estado do Rio Grande do Norte no sentido Leste-Oeste. No seu traçado uma das cidades por onde passava era Taipu localizada no km 56 da ferrovia.

A construção do trecho entre Itapassaroca, distrito do município de Ceará-Mirim e a então vila de Taipu esteve a cargo do engenheiro José Luís Batista, chefe da Comissão de estudos e obras contra os efeitos das secas no Estado. A ponta dos trilhos havia chegado à vila de Taipu em 14/07/1907 e o serviço de movimento de terra achava-se pronto até o km 60, estando o leito completamente pronto até o km 58 (A REPÚBLICA, 15/07/1907 p.2).

A EFCRN foi planejada como uma grande via de penetração para o interior do Estado e por isso merecia a atenção da imprensa que enxergava nessa obra grandiosa uma das soluções para os problemas econômico do estado. Assim foi que a convite do engenheiro chefe da construção, José Luiz Batista, jornalistas realizaram uma visita ao canteiro de obras do trecho em construção na seção de Itapassaroca a Taipu realizada no dia 07/11/1907 (A REPÚBLICA 09/11/1907 p.2). Era o momento para os jornalistas poderem averiguar o andamento e a natureza das obras, o que de fato ocorreu.

O trecho em construção de Itapassaroca a Taipu tem extensão de 11 km e estava quase todo concluído na ocasião da visita jornalística. Este trecho representava aos olhos dos jornalistas um trabalho extraordinário, por que não tinha mais de um quilometro em terreno plano. Segundo os jornalistas (A REPÚBLICA 09/11/1907 p.2):

São corte na pedra de 820 metros de extensão e 5 metros de profundidade, seguidos de aterros de 1.500 m. de extensão e 5 m de altura, como os que ficam logo adiante de Itapassaroca, ponte como a do riacho Gameleira de dez metros de vão com 6,5m de largura, firmada em belos pilares de granito, corte, adiante de Gameleira, de 8 metros de profundidade na rocha viva, cortes e aterros sucessivos de 3 a 8 metros, daí até Taipu numa extensão de quatro quilômetros.

Como visto no relato dos jornalistas, para se alcançar a Taipu foi preciso se corrigir praticamente todo o terreno do percurso da ferrovia entre a ponte do rio Gameleira e a vila de Taipu devido a geografia dos terrenos com seu relevo acidentado entrecortado por riachos e rochas que impuseram aos engenheiros e técnicos da construção do trecho fazer cortes, ponte, bueiros e aterros para dá passagem ao leito da ferrovia e alcançar a ponta dos trilhos em Taipu.

Tudo isto que foi visto pelos jornalistas foi feito em pouco mais de dois meses de trabalho, com uma média de 1.500 homens, na qual segundo os mesmos “representa certamente um esforço que é o melhor atestado da competência da administração da EFCRN” (A REPÚBLICA 09/11/1907 p.2).

Os trabalhos deveriam estar totalmente prontos a primeiro de agosto segundo informou o engenheiro José Luiz Batista (A REPÚBLICA 09/11/1907 p.2), onde o leito da estrada alcançaria Taipu, faltando apenas assentar os trilhos e a conclusão de algumas obras de arte.

Em setembro começaria o movimento de terras além de Taipu, onde o engenheiro residente Couto Cartaxo já estava fazendo a localização da linha (A REPÚBLICA 09/11/1907 p.2). Os trabalhos das estações de Natal e Taipu deveriam começar ainda no mês de setembro dizia o relatório dos jornalistas (A REPÚBLICA, 09/11/1907 p.2). Os dormentes para o assentamento dos trilhos já haviam sido distribuídos ao longo da construção da estrada até Taipu.

Por telegrama recebido pelo engenheiro José Luis Batista o ministro autorizava ao engenheiro chefe a inaugurar a estação de Taipu no dia 15 de novembro (A REPÚBLICA, 13/11/1907 p.1). A abertura do tráfego entre Natal e Taipu ocorreu no dia 18/11/1907.

A inauguração da estação ferroviária de Taipu

Sobre as estações ferroviárias e suas inaugurações em algum lugar, Aranha (2001, p.373) diz que elas eram encaradas como o maior acontecimento para aquele lugar “O dia do trem inaugural aparece, então, como um dia decisivo para a vida do lugar, que concretiza um sonho alimentado durante anos, às vezes durante décadas”, afirma Aranha (Op, Cit). Realizavam-se então nestas ocasiões grandes festas públicas regadas com fogos de artifícios, banda de música e discursos políticos (que não podiam faltar nem os políticos e nem os discursos), além de banquetes para convidados especiais.

A vila de Taipu vivenciou um clima parecido ao descrito a cima quando dia de novembro de 1907 o tão famoso trem chegava a vila para inaugurar a estação ferroviária trazendo nele uma numerosa comitiva composta entre outras autoridades pelo governador do estado, seu secretariado e a imprensa para registrar o fato e dá ciência do ocorrido.

Segundo o jornal a comitiva estava encabeçada pelo então governador do estado, Antônio de Melo e Souza e saiu de Natal em direção a Ceará-Mirim e dali rumo a Taipu para a solenidade de inauguração da estação ferroviária da vila. A comitiva chegou á Taipu depois do meio-dia tendo saído de Ceará-Mirim às 11h e 30min depois de alguns atrasos (DIÁRIO DO NATAL, 17/11/1907 p. 1)

Conforme mostrava o texto publicado no jornal Diário do Natal o acontecimento foi realizado em clima de grande festa, tanto pela população como pela equipe de construção da ferrovia (Diário do Natal, 17/11/1907 p. 1, ortografia do original e grifos nosso):

À estação aguardava a chegada do trem, não só o pessoal tecnico da Estrada, como uma compacta multidão que prorrompeu em vivas e aclamações a comissão constructora, era immensa a alegria, a satisfação que se notava em todo aquele povo. As 12 1\2 foi servido um *lanch* a todos os convidados. Nessa ocasião o ilustre Dr. José Luiz, engenheiro chefe da comissão, proferindo brilhante

discurso, declarou inaugurada a estação do Taipú e agradeceu a presença do governador do estado e a dos demais convidados àquella festa do trabalho. O Exmo. Dr. Governador, em substancioso discurso mostrou-se satisfeito com o que vira e enalteceu os esforços e a competência da comissão constructora da estrada, cujos trabalhos honravam a engenharia brasileira [...] depois do *lanch* os convidados percorreram a Villa. O governador esteve na intendência onde foi recebido pelo presidente do governo municipal [...].

As 14h30min o trem deu sinal de partida para retornar a Natal. À saída o povo prorrompeu em vivas a comissão de construção da ferrovia e à Taipu etc. Segundo o jornal Diário do Natal (17/11/1907, p. 1) o Governador Antônio José de Melo e Souza em seu discurso de inauguração da estação ferroviária de Taipu mostrou-se satisfeito com o que vira onde “cujos trabalhos honravam a engenharia brasileira”.

A figura 1 a seguir mostra o largo da estação ferroviária de Taipu em no ano de 1964 e nela vemos já expansão urbana mostrada nas primeiras casas erguidas na Rua em frente a Estação.

Figura 1: estação ferroviária de Taipu em 1964.

Fonte: Juscelino Rodrigues da Silva, 1964. Acervo do autor.

O Intendente (prefeito) a época era o Cel. Manuel Eugênio, foi ele quem recebeu o governador na sede da intendência, na qual proferiu um discurso à comitiva presente, na qual disse aos presentes: “Senhores, os reverendos serviços da comissão de engenheiros é uma cousa dita e feita, por cima de pau, por cima de pedras [...] muito que bem” (DIÁRIO DO NATAL, 19/11/1907, p.1), discursou o intendente Manuel Eugênio”.

A partir desse instante a Vila passaria a contar com este novo meio de transporte, símbolo da modernidade e do progresso que se almejava transpor para a cidade estas duas realidades trazidas pelo trem, ou seja, a modernidade e o progresso.

A repercussão da inauguração da estação de Taipu na imprensa

Como já visto anteriormente a inauguração de uma estação ferroviária era um acontecimento de grande alcance por sua representatividade no progresso local. Os jornais da época fizeram ampla

cobertura da inauguração da estação ferroviária de Taipu tendo sido os jornais de Natal A República e Diário de Natal realizado essa cobertura.

O jornal a República salientou que a inauguração da estação ferroviária de Taipu ocorreu num dia de feriado nacional, a esse respeito registrou (A REPÚBLICA, 16/11/1907, p.1, grifo nosso): “Não podia haver melhor comemoração para o dia da República que essa grandiosa festa [...]”. Além dos jornais locais, a inauguração da estação ferroviária de Taipu foi noticiada em jornais de circulação nacional como foi o caso do jornal O Estado de S. Paulo que noticiou o fato na edição do dia 16/11/1907 (<http://www.estacoesferroviarias.com.br/rgn/taipu.htm>. Acesso em 15 ago de 2015).

As populações que viviam nas margens da linha compareceram em massa à cerimônia da inauguração da estação da vila de Taipu. O trem que conduziu a comitiva para a inauguração partiu da estação da Coroa em Natal e nele tomaram lugar famílias distintas, cavalheiros, representantes da imprensa, o Governador do Estado acompanhado do seu secretário e ajudante de ordens, o engenheiro José Luiz, engenheiro chefe da construção e demais auxiliares da construção da ferrovia.

O trem foi conduzido pela locomotiva denominada TAIPU “uma poderosa locomotiva americana, tipo *Baldwin* construída em julho daquele ano, com todos os aperfeiçoamentos imagináveis para fazer a primeira viagem” (A REPÚBLICA, 16/11/1907, p. 1). A viagem foi animada pela banda de música do Batalhão de Segurança. Ao passar o trem na povoação de Boa Vista onde no mesmo dia se inaugurou a parada de Pitombeiras soltaram-se muitas girândolas” (A REPÚBLICA, 16/11/1907, p. 1, grifo nosso).

Foi registrado o seguinte comentário sobre a estação (A REPÚBLICA, 16/11/1907, p. 1, grifo nosso) “Em Taipu a bonita estação toda acabada de fresco, com uma arquitetura sóbria, mas elegante, apresentava boa ornamentação a que dava vida a aglomeração de povo [...]”, já o intendente, o coronel Manoel Eugênio, tomou a frente e por entre o espocar de foguetes aclamou entusiasticamente o Governador do Estado.

Nos diversos salões dentro da estação haviam sido preparadas mesas de doces e numa delas tomaram parte as altas autoridades do Estado e da EFCRN, havendo entre essas autoridades muitas saudações dentre as quais se destacou a do engenheiro José Luiz Batista, congratulando-se com o Estado pela inauguração do novo trecho; já o governador Antônio de Melo e Souza agradeceu mais esse melhoramento que viria aumentar os meios de defesa contra a seca e salientou a boa impressão que lhe causara a perfeição da construção da nova linha vencendo enormes dificuldades; já o

discurso do engenheiro Leite Junior enalteceu os méritos incontestáveis do engenheiro Sampaio Correia iniciador da construção da EFCRN (A REPÚBLICA, 16/11/1907, p. 1).

As imagens são os mais antigos registros da estação ferroviária de Taipu e mostram a face oeste do edifício que fica voltado para a rua Antônio Alves da Rocha, a rua principal da cidade de Taipu.

A propósito da inauguração do tráfego até Taipu o Governador Antônio de Melo e Souza recebeu o seguinte telegrama do Ministro da Justiça Tavares de Lyra (A REPÚBLICA, 20/11/1907, p.2): “Rio, 18 Grato [pela] comunicação [...] pela inauguração da estação Taipu na estrada de ferro central, velha, legítima aspiração [dos] nossos conterrâneos [...]”. E assim estava registrado mais uma nota a respeito da inauguração da estação de Taipu que como se tratava de uma obra do governo federal deveria ter notoriedade a nível local, estadual e nacional.

Sobre a importância das estações para Aranha (2001, p.410) as estações seriam uma espécie de portas abertas para o mundo “posto que os trens que por ali trafegavam traziam ou levavam pessoas e coisas, além de boas ou más notícias ou simplesmente notícias, não esquecendo os sonhos a realizar ou desfeitos” (Op. Cit.).

Além disso, as estações também possuíam outros elementos que caracterizavam a modernidade como o telegrafo e o telefone onde a população se dirigia as estações para resolver praticamente todos os interesses da coletividade em suas relações com o mundo externo e vice-versa, tanto do ponto de vista econômico, político, afetivos e sociais.

Foi um grandioso espetáculo, um evento a altura desse que é o grande símbolo de modernidade e da engenharia mecânica, o trem, o famoso trem a vapor com sua locomotiva “Maria Fumaça” expelindo as labaredas de fumaça saídas de suas entranhas para anunciar que o progresso havia chegado a pequena vila do Taipu. Nesse sentido afirma Aranha (2001, p.389, grifo nosso):

A primeira constatação a fazer é que o trem imprime um novo ritmo de vida no cotidiano dos lugares por onde passa, em particular nas cidades, vilas ou núcleos rurais marcados pela existência de estações ferroviárias, contribuindo para [que] essas tenham se tornado uma espécie de passeio público ou um local extremamente atraente, um ambiente de intensa sociabilidade.

A pequena Taipu não seria mais a mesma a partir de então. Sua vida e a de seus habitantes estaria de agora em diante determinados pelo ritmo imposto pelo novo meio de transporte que chegava a vila posto que sede municipal quando da chegada da ferrovia passaria por mudanças significativas em seu território começando pela redefinição da zona urbana visto que a ferrovia e a estação foram construídas na época na zona suburbana da cidade. De fato, a estação de Taipu foi construída fora da zona urbana de Taipu a época.

Na estação ocorria a intensificação da vida no sentido mais amplo do termo conforme alude Aranha (2001, p.401, grifo nosso) para quem:

As estações de trem além de sua condição de passeios públicos [...] em cada localidade, espécie de portas abertas para o mundo. Com isso, novas atividades econômicas ou de serviços são incrementados em torno delas, como consequente emergência de novas artérias urbanas. Bares ou cafés, pensões ou hotéis, baixos meretrícios ou mesmo instalação de novos bairros, são algumas das marcas resultantes desses espaços de sociabilidade.

Em relação a Taipu as mudanças sentidas pela chegada da ferrovia foi a expansão urbana que transpassa os limites da sede municipal provocando uma nova configuração urbana. A isto se segue a construção de novas ruas, de armazéns comerciais, de residências próximas a estação ferroviária, havia até uma pensão próxima a estação, bem como bares. Desses espaços de sociabilidade de que fala Aranha em relação a Taipu estão excluídas a existência de restaurantes e baixo meretrício no entorno da estação que nossa pesquisa não conseguiu identificar se houve de fato a existência de tais espaços³.

Figura 2: trem passando pela estação ferroviária de Taipu

Fonte: Maria de Lourdes Souza de Medeiros, 1983. Acervo do autor.

Ademar Benévolo (Apud Aranha, 2001, p. 408) faz uma reflexão sobre a importância de construir-se essa ou aquela estação de trem fora do centro da cidade, que segundo ele, conforme constatação sua, seria corriqueira no Brasil e que com a estação fora do centro da cidade “sua influência toda poderosa ia atraindo a construção das casas, formando-se assim o bairro da estação, orientando-se a abertura de ruas pelas necessidades da ferrovia” (BENEVOLO apud ARANHA, 2001, p.408).

Características físicas da estação de Taipu

³

Segundo a tipificação as estações ferroviárias eram classificadas em pequeno, médio e grande porte de acordo com o lugar onde eram construídas. O Rio Grande do Norte possuiu estações de médio e pequeno porte. Assim, a estação ferroviária de Taipu é classificada como sendo uma estação de pequeno porte se constitui de um edifício único onde havia as dependências administrativas como bilheteria, sala de telegrafo, escritório de agente e alojamento para funcionários e um armazém contíguo ao edifício utilizado para guardar os produtos que eram embarcados nos trens e material da ferrovia, é composta em telhado duas águas terminado em alpendre sobre o vão da plataforma, esta plataforma media 33 metros de comprimento, tendo sido a ala oeste removida pela prefeitura em 1997 para asfaltar a rua principal da cidade ocorrendo assim a estação uma mutilação em sua arquitetura original.

A estação de Taipu se localiza na confluência da rua Antônio Alves da Rocha com a travessa Geraldo Lins sendo sua fachada localizada nesta última.

Figura 3: aspectos da estação de Taipu

Fonte: Acervo próprio do autor, 2012.

As imagens mostram respectivamente a face leste, a fachada e a face oeste da estação ferroviária de Taipu. Na face leste é possível vê a parte que servia de dependências administrativas da estação, já na face oeste fica o armazém.

A estação ferroviária de Taipu se localiza no centro geográfico da cidade. Quando foi construída localiza-se fora da zona urbana, ao longo do tempo a cidade se expandiu e estação assim como a linha férrea delimitaram a cidade em duas partes, a parte de baixo, onde se localiza o centro histórico e comercial e a parte de cima, local de expansão da cidade promovido após a chegada da ferrovia na cidade. Em Taipu é costume se dizer que se mora ou vai “lá em baixo” ou “lá em cima” em referência aos lugares. A estação delimita esses espaços exercendo papel de centralidade geográfica.

A estação de Taipu exerceu papel de centralidade quando esteve em operação pela ferrovia. Os trens de passageiros circularam pela estação entre 1907 e 1980, os trens de cargas até 1997, nessa data houve a desativação do ramal Natal-Macau razão pela qual os trens deixaram de circular.

Como patrimônio histórico a estação continua exercendo seu papel de referência cultural da cidade por ser um dos prédios mais antigos da cidade e de grande valor histórico, muito embora o edifício não seja tombado pelos órgãos competentes. A figura 4 mostra aspectos da estação ferroviária de Taipu na atualidade.

Figura 4: estação ferroviária de Taipu em 2013.

Presentemente a estação ferroviária de Taipu serve de moradia para o senhor Severino Felix do Santos, ex funcionário da Rede Ferroviária Federal S.A-RFFSA, que reside no imóvel desde 17/08/1980 com sua família, dentre os quais os autores desse trabalho.

Conclusões

A topofilia pode ser entendida como a capacidade do indivíduo de se identificar com o lugar. Este lugar pode transmitir diferentes sensações e percepções para quem o admira. O patrimônio histórico é uma forma de percepção da topofilia, pois os prédios públicos de valor histórico exercem a percepção de reconhecimento por parte das pessoas do valor que eles representam para suas vidas ou para a comunidade ao qual pertencem.

A estação ferroviária de Taipu é um exemplo de como a topofilia se manifesta na cultura da cidade de Taipu-RN. Ela é uma referência cultural, histórica e geográfica para cidade.

Referências

A República, Natal, 1907.

ARANHA, Gervácio Batista. Trem e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas (1880-1925). Campina Grande: EDUFCG, 2006.

BRASIL. **Orientações curriculares para o ensino médio. Ciências humanas e suas tecnologias (volume 3).** Secretaria de Educação Básica. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2006. 133 p.

Diário do Natal, Natal, 1907.

Taipu in: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rgn/taipu.htm>. Acesso em 15 ago de 2015.

TUAN, YF-TU. **Topofilia**. Um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. Trad. Livia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1980.