



ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE EM TAIPU-RN

TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MEMÓRIA

JOÃO BATISTA DOS SANTOS
DRA. EVANEIDE MARIA DE MELO

JOÃO BATISTA DOS SANTOS
DRA. EVANEIDE MARIA DE MELO

**ESTRADA DE FERRO CENTRAL
DO RIO GRANDE DO NORTE
EM TAIPU-RN:
TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS
E MEMÓRIA**



Natal, 2016

Presidente da República Michel Temer
Ministro da Educação José Mendonça Bezerra Filho
Secretária de Educação Profissional e Tecnológica Eline Neves Braga Nascimento

**Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia
do Rio Grande do Norte**

Reitor Wyllys Abel Farkatt Tabosa
Pró-Reitor de Pesquisa e Inovação Marcio Adriano de Azevedo
Coordenador da Editora do IFRN Darlyne Fontes Virginio

Conselho Editorial André Luiz Calado de Araújo
Dante Henrique Moura
Jerônimo Pereira dos Santos
José Yvan Pereira Leite
Maria da Conceição de Almeida
Samir Cristino de Souza
Valdenildo Pedro da Silva

Todos os direitos reservados

FICHA CATALOGRÁFICA

Catálogo da publicação na fonte
Bibliotecária: Bruna Lais Campos do Nascimento CRB15/554
do Campus Canguaretama do IFRN.

S237e Estrada de ferro central do Rio Grande do Norte em Taipu-RN:
transformações espaciais e memória / João Batista dos Santos, Evaneide
Maria de Melo. – Natal: Editora do IFRN, 2016
222 p.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-8333-239-8

1. Transporte ferroviário. 2. Ferrovia – Rio Grande do Norte. 3. Taipu -
História. I. Melo, Evaneide Maria de. II. Título

CDU 625.1(813.2)(091)

CAPA E PROJETO GRÁFICO:

Charles Bamam Medeiros de Souza

DIAGRAMAÇÃO

Charles Bamam Medeiros de Souza
Eriwelton Carlos Machado da Paz

REVISÃO LINGUÍSTICA

Maria Clara Lucena de Lemos

CONTATOS

Editora do IFRN
Rua Dr. Nilo Bezerra Ramalho, 1692, Tirol.
CEP: 59015-300
Natal-RN. Fone: (84) 4005-0763
Email: editora@ifrn.edu.br

Edição eletrônica: E-books IFRN
Prefixo editorial: 68066
Disponível para download em:
<http://memoria.ifrn.edu.br>

No trem da minha existência dois trilhos me conduziram à estação que hoje chego. Severino Félix dos Santos e Maria José Batista dos Santos, meus pais, que neste ano de 2015 celebram o 40º ano de matrimônio do qual sou fruto com meus irmãos Paulo e Francisco.

RESUMO

A Revolução Industrial trouxe consigo o avanço da tecnologia e, por extensão, o surgimento das ferrovias no início do século XIX. A novidade estava na rapidez deste novo meio de transporte rápido, o qual proporcionava eficiência no escoamento da produção e no transporte de passageiros. No Brasil, as ferrovias começaram a ser construídas em 1854 por iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, incentivado pelo governo imperial. No Rio Grande do Norte, a primeira ferrovia construída foi a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz inaugurada em 1883, a esta se seguiu a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, inaugurada em 1906 e a Estrada de Ferro Mossoró-Souza-PB, inaugurada em 1915. Nesse sentido, o presente trabalho investiga sobre as transformações espaciais na cidade de Taipu-RN, ocasionadas por meio da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte-EFCRN, a partir de 15 de novembro de 1907, quando foi inaugurada a estação ferroviária da então Vila de Taipu; investiga, ainda, a memória ferroviária neste município. O trabalho consta de uma pesquisa bibliográfica, documental (pesquisada em fontes no Instituto Histórico e Geográfico do RN, no jornal A República, e na hemeroteca da Biblioteca Nacional). Ainda foram realizados levantamentos iconográficos e revisões bibliográficas à luz dos referen-

ciais teóricos da Geografia e da História, complementadas por uma pesquisa de campo que buscou, por meio de recolhimento de depoimentos dos moradores de Taipu-RN, trazer à tona as memórias relacionadas à ferrovia. Constatamos, na pesquisa, que a ferrovia permitiu a expansão urbana de Taipu, seja através de novas ruas, seja no espraiamento da cidade, como, por exemplo, o surgimento da “Rua de Cima”, a construção de armazéns comerciais, a circulação de pessoas e mercadorias, fundamental para a cidade e seu entorno municipal, o que contribuía com a economia local. De igual modo, é preciso destacar que o trabalho se reveste de importância cultural, por buscar manter viva a memória ferroviária do município de Taipu condensada nesse trabalho e, também, por contribuir com os estudos referentes à história do transporte ferroviário do Rio Grande do Norte.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. O ESPAÇO GEOGRÁFICO E A MEMÓRIA: QUESTÕES CONCEITUAIS	23
2.1. DA FILOSOFIA À GEOGRAFIA AS TENTATIVA DE DEFINIR OS ESPAÇOS.	23
2.2. SOBRE AS TRANSFORMAÇÕES QUE O ESPAÇO IMPLICA NO UNIVERSO DAS FERROVIAS.	31
3. SÍNTESE HISTÓRICA DA FORMAÇÃO ESPACIAL E MEMÓRIA DO MUNICÍPIO DE TAIPU-RN	43
2.1. LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA	44
3.2. TOPONÍMIA	47
3.3. INÍCIO DA COLONIZAÇÃO NA REGIÃO DE TAIPU.	48
3.4. GÊNESE DE ESPAÇO URANO DE TAIPU	56
3.5. A EMANCIPAÇÃO POLÍTICA DE TAIPU.	61
3.6. CONFIGURAÇÃO DE MUNICÍPIOS DE TAIPU DO INÍCIO DO SÉCULO XX ATÉ O FINAL DA REPÚBLICA VELHA.	64
3.7. CONFIGURAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TAIPU DE 1940 A 1980	70
3.8. CONFIGURAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TAIPU DE 1980 a 2010	86
3.9. O PERFIL DA CIDADE TAIPU E SUAS DINÂMICAS URBANAS.	90
4. A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE EM TAIPU-RN: TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MEMÓRIA	103

4.1. A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE.	104
4.1.1. O EIXO CENTRAL DA EFCRN	110
4.1.2. O RAMAL DE MACAU-RN	112
4.1.3. MUDANÇAS DE NOMENCLATURA E SITUAÇÃO ATUAL DA FERROVIA	115
4.2. A FERROVIA CHEGA A TAIPU.	120
4.2.1. A INAUGURAÇÃO DA ESTAÇÃO TELEGRÁFICA DA EFCRN EM TAIPU.	122
4.2.2. A INAUGURAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA EM TAIPU	129
4.2.3. A MEMÓRIA DA FERROVIA NAS FALAS DOS TAIPUENSES.	133
4.2.4. A LOCOMOTIVA IMPRIME NOVOS RITMOS TEMPORAIS	139
4.2.5. A ABERTURA DO TRÁFEGO ENTRE TAIPUS E NATAL.	142
4.2.6. CONSTRUÇÃO DO TRECHO ALÉM DE TAIPU E ACIDENTES NA FERROVIA	142
4.2.7. O CURIOSO CASO DAS VACAS DE JOSÉ SOARES EM TAIPU	148
4.3. A POTE DO UMARI	152
4.4. OS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS TRAZIDOS PELO EFCRN EM TAIPU	158
4.5. NOSTALGIAS E ESPERANÇAS	176
4.6. TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS NO LARGO DA ESTAÇÃO	179
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	191
6. REFERÊNCIAS	197
7. APÊNDICES E ANEXOS	205

1

INTRODUÇÃO

O transporte ferroviário causa certo fascínio na maioria das pessoas e estudá-lo é uma oportunidade de dar vazão aos sentimentos que afloram sobre o tema. Surgido no início de século XIX como consequência imediata da Primeira Revolução Industrial¹, esse meio de transporte se apresentava como uma opção de transporte rápido, barato e eficiente para o escoamento de produção e transporte de passageiros.

No Brasil, as ferrovias começaram a ser construídas a partir de 1854 pela iniciativa empreendedora de Irineu Evangelista, o Visconde de Mauá, e do governo imperial. Já no Rio Grande do Norte, a primeira ferrovia construída ocorreu no final do século XIX, em 1881.

1 A Primeira Revolução Industrial foi um processo de transformações técnicas econômicas e sociais ocorrido entre o final do século XVIII e o início do século XIX. Suas principais características foram o uso do vapor como fonte primordial de energia – no lugar da força muscular do ser humano, da tração animal e das energias hídrica e eólicas – e a produção mecanizada. A liderança desse processo esteve a cargo da Inglaterra (Sampaio, 2010, p.20).

Por meio da circulação de mercadorias e do fluxo de passageiros, as ferrovias permitiram a reconfiguração espacial nas cidades beneficiadas por este modal de transporte e determinaram um novo modo de viver no espaço habitado. Com a decadência e a extinção das ferrovias em alguns lugares, os espaços ferroviários, tais como oficinas, estações, obras de arquitetura ferroviárias (pontes, cortes etc.) passaram a fazer parte da memória cultural coletiva da população que outrora vivenciou a ocorrência das atividades ferroviárias em seus territórios e em suas vidas.

O Rio Grande do Norte possuiu três ferrovias, a saber: a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, construída a partir de 1881 e inaugurada em 1883, que ligava a capital potiguar aos grandes centros do Nordeste (João Pessoa, Recife, Campina Grande)²; a estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (posteriormente Estrada de Ferro Sampaio Correia) que foi concebida para ligar a capital à região do Seridó (Natal-Caicó), construída a partir de 1904 e inaugurada em 1906. A estrada de Ferro Mossoró-RN-Souza-PB, que pretendia ligar o porto de Areia Branca e região de Mossoró ao rio São Francisco (Petroliana-PE), tendo sua construção iniciada em 1915.

Com exceção da primeira, que foi construída pela iniciativa privada, as demais foram construídas pelo governo federal, tendo a seca como pano de fundo para suas respectivas construções. Entretanto, todas passaram por mudanças administrativas nas quais ora eram administradas pela União, ora eram arrendadas a iniciativa privada e, por fim, devolvidas aos cuidados do

2 Incorporada pela Great Western Company of Brazil em 1904

governo federal. A figura 1 mostra o sistema ferroviário do Rio Grande do Norte caso estivesse em operação.

Figura 1- Mapa do sistema ferroviário do RN



Fonte. IAPHACC (2013).

Esse mapa exemplifica os traçados das ferrovias no estado do Rio Grande do Norte. Das três ferrovias, a Estrada de Ferro de Mossoró era a única que não se interligava ao sistema ferroviário estadual. As outras duas, a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz e a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, se conectavam em Natal. Havia a pretensão de se fazer a interligação entre Macau e Areia Branca, porém, os planos nunca saíram do campo das ideias.

Atualmente (2014), o transporte ferroviário no Rio Grande do Norte é administrado pela Companhia

Brasileira de Trens Urbanos-CBTU, na região metropolitana de Natal, num sistema dividido em duas linhas, Natal-Ceará- Mirim, no eixo norte, com extensão de 38,5 km e Natal-Parnamirim, no eixo sul, com 17,7km. Segundo dados estatísticos da CBTU , a empresa realiza 24 viagens diárias, sendo 10 viagens para a linha norte, com 12 estações, e 14 viagens para a linha sul, com 10 estações.

Em ambos os eixos são transportados cerca de 8.482 passageiros por dia, segundo afirma a CBTU. O público alvo da linha norte é composto, na sua maioria, por pessoas de baixa renda, sobretudo da zona norte de Natal. Já no município de Parnamirim, 23% da população tem renda familiar mensal correspondente a 15 salários mínimos, afirma a CBTU.

A figura 2 mostra o sistema de transporte ferroviário da Região Metropolitana de Natal operacionalizado pela CBTU que é, atualmente, o único sistema do transporte ferroviário em atividade regular no Rio Grande do Norte.

Figura 2 - Mapa ilustrativo do sistema de transporte ferroviário da CBTU



Fonte: CBTU (2014).

O mapa mostra o traçado do sistema ferroviário que existe atualmente em funcionamento no estado do Rio Grande do Norte e, como se percebe, atuando apenas na Região Metropolitana de Natal, o sistema de transporte ferroviário do estado foi modernizado com a chegada do Veículo Leve sobre Trilhos-VLT, implantado em 2014. No entanto, o sistema é o mesmo do anterior, modificando assim apenas as composições, ou seja, substituíram-se os trens movidos pelas locomotivas a diesel pelos VLT. O baixo preço da tarifa cobrado pela CBTU, estabelecido em R\$ 0,50, é o que atrai a maioria dos usuários do transporte ferroviário da Região Metropolitana de Natal.

As estações ferroviárias se tornaram o grande símbolo do mundo ferroviário, juntamente com o próprio trem, que com sua estrutura encantava as pessoas quando da sua passagem pelas estações levando e trazendo pessoas e mercadorias em geral.

Além de se tornarem símbolos da arquitetura, as estações também se tornaram símbolos de identidade cultural dos lugares por onde passaram os trilhos das estradas de ferro.

Como exemplos de estações símbolos podemos citar a estação de trem *Liverpool Road*, em Manchester, Inglaterra. Inaugurada em 1830, é considerada a estação de trem mais antiga ainda em operação do mundo.

Em São Paulo-SP, tem-se a Estação da Luz, com sua arquitetura de influência inglesa do final do século XIX. A Estação Central do Brasil, no Rio de Janeiro-RJ, também pode ser apontada como um exemplo de estação símbolo para o Brasil. A *Grand Central* (Metrô de Nova Iorque), nos Estados Unidos, certamente é a estação ferroviária mais conhecida no mundo pela sua aparição em filmes de Hollywood.

No Rio Grande do Norte, podemos citar como símbolos culturais e históricos as estações da Ribeira construída em 1881, pertencente à Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, e a estação da Esplanada Silva Jardim, nas Rocas, inaugurada em 1917, pertencente à Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte ambas na capital potiguar.

A estação da Ribeira (2), embora seja a estação mais antiga, teve suas características arquitetônicas alteradas na década de 1950, com suas formas sóbrias e simplifi-

çadas. Já a estação das Rocas (1) apresenta uma configuração neoclássica em sua forma retangular e janelas arqueadas. O detalhe da construção é a torre ao centro, onde está o dístico da EFCRN e o relógio. Estranhamente, essa estação nunca foi utilizada como terminal pela EFCRN, as cargas eram realizadas na estação da Ribeira (1). Já os passageiros utilizavam a estação provisória também na Ribeira. A figura 3 mostra ambas estações.

Figura 3- Estações ferroviárias de Natal-RN



Fonte: (1) João Batista dos Santos (2015); (2) Sammyr Phillpe (2011).

Acrescentamos, ainda, as estações de Nísia Floresta -RN (antiga Papary) e Nova Cruz-RN como estações ferroviárias históricas e representativas do RN.

A estação de Nísia Floresta-RN apresenta uma arquitetura neoclássica do final do século XIX tendo sido inaugurada em 1881. Já a de Nova Cruz-RN foi inaugurada em 1883, sendo a única do interior do estado a ter dois pavimentos. Era por meio da estação de Nova Cruz que se fazia a ligação do Rio Grande do Norte com o estado vizinho da Paraíba.

Procuramos, assim, por meio de uma pesquisa bibliográfica, de revisão teórica e pesquisa de campo, elaborar um estudo acerca da memória do transporte ferroviário na cidade de Taipu, estado do Rio Grande do Norte, abordando os aspectos geoespaciais que transformaram a cidade com a chegada da ferrovia e aspectos culturais como a memória da ferrovia na visão das pessoas do lugar. Nossa intenção é nos aprimorar dos conceitos relativos à memória, compreendendo, analisando e sistematizando sua contribuição para a identidade social e cultural de um povo e aplicá-los ao nosso objeto de estudo que é a estrada de ferro na cidade de Taipu, como já citado.

No município de Taipu-RN, a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte chegou em 15 de novembro de 1907, quando ocorreu a inauguração da estação da então Vila de Taipu. O município fora emancipado de Ceará Mirim-RN em 10 de março de 1891 e, mesmo assim, não alcançara suficiente progresso socioeconômico até a chegada da ferrovia.

Foi a partir dessa ferrovia que o município pôde, enfim, sair do isolamento geográfico em que se encontrava e passou a se comunicar por via terrestre com a capital do estado e com o sertão potiguar, visto que a estrada de ferro avançava rumo a Angicos e a Caicó, conforme era proposto no projeto original da EFCRN. Além disso, oportunizou o crescimento urbano e socioeconômico do município e também permitiu a construção de uma identidade cultural com este meio de transporte que transparecia na presença das pessoas na estação ferroviária, na passagem dos trens de cargas e de passageiros pelo lugar e nos trabalhadores da extinta Rede Ferroviária Federal S/A-RFFSA.

Na atualidade (2014), os trilhos, o prédio da estação ferroviária e a ponte do distrito do Umari são os símbolos arquitetônicos visíveis que atestam a presença da ferrovia no município e simbolizam o vínculo afetivo da população com a ferrovia em Taipu. São considerados, pois, patrimônios históricos e culturais, porém, de forma informal, visto que tais símbolos ferroviários não são tombados ou preservados pelos órgãos competentes nesta área.

A pesquisa foi norteada pelas seguintes questões:

- a. Como entender as transformações no espaço urbano de Taipu modificado pela estrada de ferro?
- b. Como a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte se encaixa na história e na identidade cultural da cidade de Taipu?
- c. Quais as contribuições dadas pela estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte no município de Taipu? Quais marcas socioespaciais foram deixadas pela ferrovia para o município de Taipu?

Partindo desses questionamentos, procuramos investigar, estudar e sistematizar os registros bibliográficos e documentais buscando elucidar tais questionamentos por meio desta pesquisa a qual se propõe a contribuir para subsidiar na historiografia e na preservação da memória ferroviária do município supracitado.

A atividade ferroviária foi de fundamental importância na expansão urbana e populacional, bem como no crescimento socioeconômico do município de Taipu-RN, desenvolvendo-se em decorrência das atividades que vieram com a estrada de ferro, as quais deixaram marcas indelévels na memória da população que relembra saudo-

sa o tempo auspicioso em que os trens cortavam a cidade levando e trazendo riquezas e pessoas entre a capital do estado e o sertão potiguar.

A pesquisa surgiu das experiências pessoais vividas pelo autor, uma vez que o mesmo sempre esteve em contato, desde a infância, com o universo ferroviário, visto ser o seu pai um ex-funcionário da extinta RFFSA, na qual o trem exercia um fascínio, como ocorre na maioria das pessoas da cidade quando a composição ferroviária cruzava o centro da cidade passando pela estação.

O pesquisador se sente inquieto quando se vislumbra um cenário de abandono e desconhecimento do passado ferroviário em Taipu, por isso encontra nessa pesquisa a esperança de se conservar a memória da ferrovia na cidade já citada.

Eis os objetivos que foram elencados para melhor elucidar a pesquisa do trabalho em tela:

- a. Investigar em documentos bibliográficos e iconográficos as contribuições histórico-cultural da formação da memória do passado vivenciado na cidade de Taipu-RN com a chegada do transporte ferroviário;
- b. Analisar de que forma o espaço urbano foi transformado e expandido com a chegada da ferrovia em Taipu-RN;
- c. Sistematizar um registro geohistórico das transformações socioespaciais provocadas pela presença da ferrovia, procurando entender os aspectos que contribuíram para a identidade cultural pela presença da ferrovia em Taipu.

A pesquisa se sustentou em referências bibliográficas e históricas, bem como em livros, jornais históricos e documentos como os relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, Relatórios dos Presidentes dos Estados Brasileiros, ambos encontrados na hemeroteca da Biblioteca Nacional e que se constituem um verdadeiro achado arqueológico para reconstruir o passado ferroviário de Taipu-RN.

Também procuramos por vestígios históricos em fontes locais, como o arquivo público do estado do Rio Grande do Norte e no Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte-IHGRN. Tivemos, em revistas e *sites* especializados, os subsídios necessários para levantar dados escritos sobre o tema da ferrovia no estado e no município estudado.

No intuito de subsidiar ainda mais nossa pesquisa, contamos com as referências conceituais dos temas relativos à geografia apoiados em Milton Santos, Ana Fani, Paul Claval, Maurício de Abreu, Ione Rodrigues Diniz Morais, entre outros autores. Na História tivemos como aporte teórico Jacques Le Goff e Ecléa Bosi, entre outros. No tocante ao tema da ferrovia, os excelentes trabalhos de Gervácio Batista Aranha (UFCG) foram de vital relevância para a condução deste trabalho.

Buscamos, também, o recolhimento de depoimentos em uma pesquisa de campo com pessoas entrevistadas em Taipu, para levantar informações sobre as histórias da ferrovia. A entrevista com a população de Taipu serviu para tomar ciência de como os habitantes deste município se relacionaram e se relacionam atualmente com a temática da estrada de ferro.

A pesquisa foi realizada por amostragem com questionário indutivo, para tanto, selecionamos indivíduos de faixa etárias diferentes em que pretendeu-se verificar a percepção das diversas faixas etárias sobre o tema. A escolha das pessoas deu-se pelo fato delas terem vivenciado a época em que havia o transporte ferroviário em Taipu.

O resultado final do nosso trabalho foi a elaboração da monografia, que esteve sob a orientação da professora Dr^a Evaneide Maria Melo, professora do IFRN a quem nos dirigimos com especial agradecimento.

O trabalho foi concebido na seguinte estrutura:

O Capítulo 2, denominado “O espaço geográfico e memória: questões conceituais”, procurará analisar, por meio dos conceitos geográficos sobre o espaço, a forma como o espaço urbano foi transformado e expandido com a chegada da ferrovia em Taipu-RN.

Uma abordagem histórica do município de Taipu -RN compreendida entre a origem da formação territorial na história potiguar até sua atualidade, salientando os principais acontecimentos dessa história, investigando e aprofundando as contribuições histórico-cultural da formação da memória do passado vivenciado na cidade de Taipu-RN com a chegada do transporte ferroviário é o que constará no capítulo 3, com o tema: “Síntese histórica da formação espacial e memória do município de Taipu-RN”.

No capítulo 4, que tem o título “A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte em Taipu-RN: transformações espaciais e memória” veremos como ocorreram as transformações significativas em Taipu-RN com a chegada da ferrovia e que contribuíram para a formação da identidade cultural do lugar em relação ao tema do trans-

porte ferroviário em Taipu-RN, deixando marcas na memória coletiva da população.

O trabalho é complementado por anexos que procuram evidenciar a memória da ferrovia em Taipu-RN por meio de registros iconográficos.



O que não está em nenhum lugar não existe.
Aristóteles.

2

O ESPAÇO GEOGRÁFICO E A MEMÓRIA: QUESTÕES CONCEITUAIS

Começaremos nossa explanação indagando-nos sobre o que vem a ser o espaço. Na Geografia, ele tem um campo muito amplo de respostas que vai desde o que é compreendido como a área na qual o homem estabelece uma relação intrínseca com o meio, passando pela noção do todo, à Terra em si, das partes mais detalhadas às mais simples, até chegar a visão do espaço social que é produzido pelo Homem.

2.1 DA FILOSOFIA À GEOGRAFIA AS TENTATIVAS DE DEFINIR O ESPAÇO

A Geografia humanística dedica-se a estudar a importância do homem no espaço geográfico, bem como avaliar essa mesma importância da ação humana na natureza, pois a ação antropogênica está intimamente ligada à formação do espaço geográfico.

Essa parte da ciência geográfica apresenta como procedimentos metodológicos as investigações sobre o modo como as pessoas sentem o espaço e também o modo como se relacionam com esse espaço, daí a importância de entender o que significa o espaço geográfico.

Como opção metodológica, nesse trabalho procuramos dialogar com o teórico da Geografia brasileira Milton Santos. A partir disso, trataremos de sintetizar o tema do espaço geográfico baseados nos seus estudos, preferencialmente, seguidos por outros autores da Geografia e da História, onde procuraremos, também, estabelecer uma ponte entre o espaço e a memória e suas implicações relacionando-os ao nosso objeto de estudo que é a ferrovia em Taipu-RN.

Nosso trabalho assume, assim, a posição de cunho social e, como tal, os conceitos e estudos que iremos tratar aqui são preferencialmente da geografia humana. Contudo, abarcaremos também o estudo da dinâmica da natureza, que foi formado a partir da ação humana por entender que a Geografia física também dará suas contribuições ao nosso estudo.

O estudo das transformações espaciais passa pela compreensão do movimento da sociedade que para Milton Santos (2008, p.72):

É sempre compreensivo, global, totalizado, mais a mudança ocorre a diferentes níveis e em diferentes tempos: a economia, a política, as relações sociais, a paisagem e a cultura mudam constantemente, cada qual segundo uma velocidade e direção próprias - sempre,

porém, inexoravelmente vinculadas umas às outras.

Dito de outra forma, temos no espaço as variantes próprias dos movimentos sociais que se interconectam para legitimar as ações humanas sobre a natureza. No entanto, essas variantes (economia, política, cultura etc.) não estão isoladas, elas se conectam, dão formas às dinâmicas sociais ocorridas no espaço geográfico e, considerado como um mosaico de elementos de diferentes eras, sintetiza, de um lado, a evolução da sociedade e explica, de outro lado, as situações que se apresentam na atualidade conforme explica Milton Santos (2008, p.36).

Podemos citar como exemplo dessas dinâmicas sociais as transformações do meio natural promovido pelos grupos humanos onde se instalam e que, no dizer de Claval (2002, p.287), “são os caminhos, as estradas, as vias férreas, as linhas de força elétricas que encerram todo espaço numa malha de meios de comunicação sem a qual não haveria vida social possível”.

Uma das características fundamentais da Geografia é a análise da realidade em suas múltiplas faces. Para isso, a Geografia adotou ao longo da história uma postura de visão ampliada da realidade natural e social e foi nesse esforço de compreender a realidade que nos cerca que a geografia procurou formular conceitos globais, porém, abrangentes, na tentativa de explicar a realidade sem rigidez na forma de pensar o objeto de estudo.

A epígrafe aristotélica citada no início do texto pode ser considerada como um dos mais antigos conceitos sobre o espaço. Entretanto, ele é básico e limitado e mesmo

ignorando o homem como integrante do espaço, Aristóteles, contudo, já considerava um aspecto importante da estrutura do espaço geográfico, que é a localização, pois, segundo ele, nada existe se não estiver situado em algum lugar.

Aristóteles entende que o movimento se dá no tempo e no espaço, entretanto, tanto um como o outro não são realidades autônomas, mas, acidentes da substância que vem a ser. Assim, o espaço é a distância entre os corpos; já o tempo é a medida do movimento segundo antes e depois (MONDIN, 2005, p.105). Tem-se aqui uma noção de espaço atrelada ao movimento, tão cara a filosofia de Aristóteles em sua Física.

Outro filósofo que tentou definir o espaço foi Kant. Na filosofia kantiana o espaço e o tempo não são produtos da experiência nem de conceitos (MONDIN, 2005, p.205). Para Kant, o espaço “não é nada mais do que a forma de tudo que é percebido pelo sentido externo” (MONDIN, Op. Cit.). Dessa forma, só nos resta considerar o espaço e o tempo como formas *a priori*, ou seja, formas da mente, esquemas em si vazios que estão presentes na experiência e que se tornam perceptíveis no ato em que formam um conteúdo empírico (MONDIN, Op. Cit.).

Esses dois filósofos nos bastam para exemplificar as tentativas da Filosofia de explicar o espaço, entretanto, as tentativas da Filosofia de definir o espaço são diferentes das tentativas da Geografia, como se verá a seguir.

Em sua análise sobre o surgimento da Geografia humanista, Paulo Cesar da Costa Gomes (2010) entende que a Geografia herda todos os problemas próprios do Humanismo e que, na maioria das vezes, nem sempre são

utilizados com os mesmos limites. No tocante ao espaço, o referido autor afirma que, no humanismo, a noção de espaço-tempo não encontra consenso, visto que eles podem ser interpretados de formas diferentes (GOMES, 2010, p.307).

Para o citado autor, o “espaço é sempre um lugar, isto é, uma extensão carregada de significações variadas” (GOMES, 2010, p.310), ele ainda sugere haver três características fundamentais na Geografia humana, a saber: Primeira, a visão antropocêntrica do saber atentando ao pressuposto de que o homem é a medida de todas as coisas conforme o adágio filosófico. A Segunda diz respeito à posição holística onde a Geografia humanista não pode ser separada da contextualização. A Terceira está ligada ao fato de ser o homem produtor de cultura entendida como as coisas que possuem valor para o Homem (GOMES, 2010, p.310-11).

Tem-se em Frederich Ratzel e Paul Vidal de La Blache, em meados do século XIX, as definições primordiais da ciência Geográfica. Para Ratzel, a concepção de “espaço vital”, onde o território representaria o equilíbrio entre a população que ali habita e os recursos disponíveis para as suas necessidades. Ratzel defendia a teoria dos povos ‘superiores’ sobre os povos ‘inferiores’, esta ideia estava atrelada as teorias Geopolíticas expansionistas da Alemanha subentende-se assim que a noção de espaço em Ratzel está delimitada no campo do capitalismo³.

3 Não é nossa intenção aprofundar o determinismo geográfico de Ratzel, basta saber que para ele o espaço vital equivale a expressão ‘espaço do capital’.

Paul Vidal de La Blache contrapôs-se ao determinismo de Ratzel assumindo a postura possibilista da Geografia, na qual, para ele, as relações entre homem e natureza eram muito complexas; nela, o homem é o principal agente geográfico⁴.

Como visto, tanto Ratzel como La Blache têm opiniões divergentes sobre o espaço geográfico.

Haveria, ainda, a teoria da Geografia Crítica sobre o espaço, contudo, nos limitaremos a citar apenas os dois teóricos já expostos pois, por ora, é o que nos satisfaz.

Voltando às teorias de Milton Santos (2008, p.67), o espaço é uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação em que o espaço impõe suas próprias realidades e, por isso, a sociedade não pode operar fora dele. O espaço se torna, assim, um fenômeno materializado, ou seja, torna-se a materialização das relações existentes entre os homens na sociedade. Ainda segundo Santos, o espaço geográfico :

É o conjunto indissociável de sistemas de objetos (redes técnicas, prédios, ruas) e de sistemas de ações (organização do trabalho, produção, circulação, consumo de mercadorias, relações familiares cotidianas), que procura revelar as práticas sociais dos diferentes grupos que nele produzem, lutam, sonham, vivem e fazem a vida caminhar.

4 Também não vamos nos deter na teoria possibilista, no entanto cabe dizer que, segundo essa teoria, a natureza é a fornecedora de possibilidades para a modificação humana e o exemplo mais visível disto é a paisagem, outro tema caro a Geografia que foge a nossa proposta.

Em outro estudo, Milton Santos advoga a tese de que o espaço é reproduzido da totalidade social notada nos modos de reprodução e em seus momentos sucessivos. Em suas palavras :

O espaço reproduz a totalidade social, na medida em que essas transformações são determinadas por necessidades sociais, econômicas e políticas. Assim o espaço reproduz-se, ele mesmo, no interior da totalidade, quando evolui em função do modo de produção e de seus momentos sucessivos. Mas o espaço influencia também a evolução de outras estruturas e, por isso, torna-se um componente fundamental da totalidade social e de seus movimentos.

O espaço, portanto, precisa ser considerado como totalidade, como o conjunto das relações realizadas através de formas e funções que foram apresentadas historicamente por processos, tanto do passado como do presente. O espaço é, então, o resultado e a condição dos processos sociais.

Esse conceito, quando aplicado ao nosso objeto de estudo, ou seja, a ferrovia em Taipu-RN, demonstrará que o município sofreu, ao longo de sua história, significativas mudanças socioeconômicas e culturais e, por meio do estudo dessas transformações, podemos tecer uma ideia do quanto o espaço em Taipu foi modificado pelos vários agentes que participaram dessas transformações.

Por exemplo, os proprietários de imóveis que os transformaram em armazéns ou casas de comércio no entorno da estação ferroviária, os produtores e criadores que passaram a contar com as dependências físicas da estação para estocar e despachar seus produtos, as pessoas que utilizaram o largo da estação, e a própria estação, como fonte de renda vendendo produtos alimentícios para os usuários dos trens de passageiros.

Temos, ainda, a figura dos passageiros que se utilizaram dos serviços da companhia ferroviária, os trabalhadores da ferrovia que foram responsáveis pela administração e manutenção dos serviços oferecidos pela ferrovia.

Para explicar a natureza do espaço, Milton Santos apresenta as 4 categorias analíticas que, segundo ele, representam o verdadeiro movimento da totalidade onde essas mesmas categorias podem ser fragmentadas para, em seguida, serem reconstruídas (SANTOS, 2008, p. 77). As categorias de que Milton Santos fala, em relação ao espaço, são: *estrutura, processo, função e forma*⁵, que definem o espaço em relação à sociedade (Op. Cit.).

A *estrutura* é o que implica na inter-relação de partes de um todo, é o modo de organização e construção; já o *processo* pode ser definido como a ação humana contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança; no tocante à *função*, *ela* sugere a tarefa ou atividade esperada de uma forma; e, por fim, a *forma*, que pode ser vista como o aspecto visível de uma coisa (SAN-

5 Essas categorias dizem respeito tão somente ao espaço, mas na Geografia há outras categorias tais como: o lugar, a paisagem, a região, o território etc.

TOS, 1988, p. 50). Apropriando-se dessas categorias, pode-se, então, formular com segurança uma noção ampla do espaço habitado pelo homem, bem como compreender as transformações que ocorreram nesse espaço ao longo de sua existência.

Para Milton Santos, encontrar uma definição única para espaço, ou mesmo para território, é tarefa árdua, pois cada categoria possui diversas acepções e recebe diferentes elementos de forma que toda e qualquer definição pode ser limitadora. Isso significa dizer que os conceitos têm diferentes significados historicamente definidos, como o espaço.

Distinguindo as acepções de espaço, temos o espaço social, que corresponde ao espaço humano, o lugar da vida e do trabalho, onde se enquadra a moradia, por exemplo. Já o espaço geográfico é aquele que pode ser organizado pelo homem que vive em sociedade, na qual, historicamente, produz o seu espaço como lugar de sua própria reprodução. Entendemos, portanto, o espaço geográfico como um sistema de objetos e ações, em que a instância social é uma expressão concreta e histórica.

2.2. SOBRE AS TRANSFORMAÇÕES QUE O ESPAÇO IMPLICA NO UNIVERSO DAS FERROVIAS

Sem dúvida, uma das implicações mais visíveis e sentidas no espaço são as transformações que as técnicas trazem consigo e que “aparentes ou não em uma paisagem, são, todavia, um dos dados explicativos do espaço” (SANTOS, 1997, p. 61). Considerando a dinamicidade das ações e dos objetos, Milton Santos assume a postura de que o espaço também encontra sua dinâmica de trans-

formações “no começo era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos técnicos [...]” (SANTOS, 1997, p.111) e, entre esses objetos técnicos, se encontram as ferrovias objeto de nosso estudo.

As ferrovias foram, sem sombra de dúvidas, o ícone da Modernidade⁶ do início do século XIX e são elas quem melhor sintetizam a sociedade moderna e as transformações do espaço e que são sentidas na paisagem. Segundo Berman (1986, p. 12):

Se nos adiantarmos cerca de um século, para tentar identificar os timbres e ritmos peculiares da modernidade do século XIX, a primeira coisa que observaremos será a nova paisagem, altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica, na qual tem lugar a experiência moderna. Trata-se de uma paisagem de engenhos a vapor, fábricas automatizadas, ferrovias, amplas novas zonas industriais; prolíficas cidades que cresceram do dia para a noite, quase sempre com aterradoras consequências para o ser humano; jornais diários, telégrafos, telefones e outros instrumentos de *media*, que se comunicam em escada cada vez maior.

6 A modernidade aqui é entendida como o conjunto das transformações socioeconômicas e culturais ocorridas a partir do século XVIII, atingindo seu ápice no século XIX. Nesse conjunto de transformações podemos citar a Revolução Industrial como a marca mais evidente desse período da qual surgiram grandes transformações na indústria, na economia, na Ciência etc.

As transformações da paisagem evidenciam as mudanças sofridas no e pelo espaço. Produzidas pela ação humana, elas foram mais perceptíveis, como visto acima, no limiar da modernidade. Entres essas transformações trazemos como exemplo as ferrovias. Além de ícones da modernidade, como citado por Berman, foram também ícones da engenharia e, como tal, capazes de transformar significativamente o espaço geográfico.

Como exemplo empírico desse nosso estudo, citamos a ponte ferroviária do Umari, distrito de Taipu, uma obra de engenharia ferroviária construída para transpor o rio Ceará-Mirim, que passa por aquela localidade onde a estrada de ferro deveria seguir para atingir o destino proposto em seu projeto original, o sertão potiguar.

A ponte foi edificada numa estrutura de alicerce em rocha na altura de 8 metros divididos em 4 vãos, totalizando 150 metros de extensão, tendo sido inaugurada em agosto de 1909. A obra se impõe na paisagem bucólica do referido distrito causando a admiração em encontrar, perdida em meio a vegetação, uma obra de engenharia de grande forma, como é a ponte do Umari.

Mauricio de Abreu chama a atenção para o fato de que a valorização do passado das cidades é uma das características comuns às sociedades do final do milênio anterior (ABREU, 1998, p.77). Ele também sugere que, na atualidade, o cotidiano urbano brasileiro está invadido por discursos e projetos que apregoam a restauração, a preservação ou até mesmo a revalorização dos diversos vestígios do passado. Nas entrelinhas desses discursos contemporâneos sobre a preservação do passado está a

justificativa da necessidade da preservação da “memória urbana”, conta Mauricio de Abreu (ABREU, Op. Cit.).

O passado se materializa na paisagem e pode ser preservado nas “memórias” ou pode, também, estar vivo na cultura e no cotidiano dos lugares, conforme analisa Abreu (1998, p.77), para quem a busca de identidade dos lugares alardeadas na contemporaneidade está baseada essencialmente na busca de raízes, na busca do passado. Entretanto, o referido autor alerta para o fato de que a busca pelo passado pode deixar as sociedades “possuídas pelo passado”, resultando, assim, na distorção da história, podendo gerar conflitos sociais.

Há a memória individual e a memória coletiva. Aquela se enquadra numa categoria psicológica e biológica e diz respeito à capacidade humana de armazenar e conservar informações. Já esta é, segundo Halbwachs (*apud* ABREU 1998, p.84), o conjunto das lembranças construídas socialmente e referenciadas a um conjunto que transcende o indivíduo.

Tanto a memória individual quanto a coletiva são fundamentais para se discutir a memória das cidades ou dos lugares, porque é através da recuperação das memórias coletivas do passado (estejam elas materializadas no espaço ou em documentos) e da preocupação constante em registrar as memórias coletivas, que ainda estão vivas no cotidiano atual da cidade, que se pode resgatar o passado, eternizar o presente e garantir às gerações futuras um lastro de memória importante para sua identidade, afirma Mauricio de Abreu (1998, p.87).

A memória, segundo Bosi, opera com grande liberdade, escolhendo acontecimentos no espaço e no tempo, e isso não

se dá de forma arbitrária, mas se relaciona através de índices comuns. Segundo Bosi:

São configurações mais intensas quando sobre elas incide o brilho de um significado coletivo. É tarefa do cientista social procurar esses vínculos de afinidades eletivas entre fenômenos distanciados no tempo.

Assim ocorreu quando da oportunidade em que o autor começou a cursar licenciatura em geografia no IFRN campus Natal Central. Sem titubear, escolhemos, desde o princípio, o tema da monografia (sem nem ter a certeza se concluiria o curso), mas o sonho foi acalentado pela possibilidade de recriar de forma sólida e consciente as lembranças pueris.

A princípio, a dissertação seria sobre o prédio da estação ferroviária e seu significado para as lembranças do autor, pois como afirma Bosi “a casa onde se desenvolve uma criança é povoada de coisas preciosas que não têm preço” (BOSI, 2003, p.6), no entanto, a pesquisa levou-me a descortinar horizontes mais amplos que se revelaram de uma beleza singular, encantando-me com as informações encontradas em arquivos, jornais e referências bibliográficas onde pude recriar os acontecimentos históricos do passado ferroviário em Taipu.

O mundo ferroviário é permeado de lembranças e vivências fruto das recordações e percepções de cada um, assim como o fez José Lins do Rego, ao recordar suas memórias infantis. Para ele, receber

O trem era pra mim uma novidade. Eu ficava na janelinha do vagão a olhar os matos correndo, os postes do telégrafo, e os fios baixando e subindo. Quando chegava numa estação, ainda mais se aguçava minha curiosidade. Passavam meninos com roletes de cana e bolos de goma e uma gente apressada a dar e receber recados (REGO, 2007, p.37).

Mesmo depois de adulto, o universo do trem permanece fixado na mente do Menino de Engenho como um símbolo de identidade com o lugar em que nasceu e viveu. Assim também é para muitas pessoas que viveram em lugares marcados pelos caminhos de ferro.

O trem e a estação são os símbolos mais latentes dessas memórias afetivas e visuais. O ritmo da vida em pequenas cidades cortadas por ferrovias é marcado pelo passar do trem, a estação é o lugar onde ocorrem os encontros, as chegadas, a partida, o comércio, as notícias, as comunicações, enfim, é o lugar em que se dá ao conagraçamento da sociabilidade.

A estação é o símbolo identitário do lugar. Em certos lugares, foi ao redor de uma estação que se ergueram cidades ou que se deu o desenvolvimento urbano, como é o caso de Taipu, onde a estação à época de sua construção foi erguida fora dos limites urbanos da vila e proporcionou o avanço urbano *extra urbis*. A cidade cresceu, extrapolou a fronteira da zona urbana à época; o subúrbio⁷

7 A expressão subúrbio aqui é empregada com a conotação de lugar fora da zona urbana tão somente e não como local de exclusão espacial e social.

foi incorporado ao corpo da cidade, ligado pelo traçado da ferrovia e materializado na estação. A partir de sua construção, ela passara a ser o ponto de convergência dos acontecimentos mais importantes do lugar⁸. É o que atesta Gervácio Aranha, citando os estudos de Ademar Benévolo em relação ao surgimento das cidades que tiveram sua origem atrelada as ferrovias (ARANHA, 2003, p.1):

Ele [Ademar Benévolo] chama a atenção para o surgimento de inúmeras cidades, pelo Brasil afora, cuja origem está associada a uma estação de trem, isto é, cidades que só começaram a existir depois de inaugurado o tráfego ferroviário. No caso, a estação foi célula primeira, o núcleo central, e em torno dela, e sob sua dependência, veio se agregar os outros elementos de vida, para formarem aos poucos o arraial, a vila, a cidade, a cabeça de comarca.

Os projetos de empreendimentos ferroviários passavam a ideia de que o progresso havia chegado nos lugares mais remotos e improváveis do país. No caso do nosso estudo, a ferrovia pretendia ser um elo entre o sertão e o litoral potiguar. Esse traçado saindo de Natal, mais precisamente da vila de Igapó, passava por Taipu e pretendia atingir Caicó. Havia, no imaginário popular e no jogo de

8 Até 1907 o maior prédio construído na vila de Taipu era a capela com seus poucos mais de 14 metros de extensão a construção da estação ferroviária dará a cidade um novo edifício símbolo da localidade.

interesses políticos, a ideia de que esses projetos trariam o progresso não só econômico mas, também, cultural e social para os lugares. Como afirma Aranha (2006, p.2):

Sem dúvida um projeto pretensioso, marcado por uma forte carga simbólica, que se expressava na crença de que a locomotiva era o grande veículo do progresso, sem o qual não se poderia pensar na edificação de novas cidades, com tudo que elas podiam conter de *vida civilizada*, em áreas de floresta ainda virgem.

Progresso e civilização. Essas eram as palavras de ordem quando as ferrovias tomaram forma e começaram a ser executadas pelo Brasil afora, inclusive no estado do Rio Grande do Norte e por extensão em Taipu, nosso objeto de estudo.

Aranha defende a ideia da estação ferroviária como fator de transformação sociocultural na qual, segundo ele, na maioria das localidades a vida tomou impulso se intensificando no sentido mais amplo do termo :

É que elas tornaram-se, em cada localidade, espécies de portas abertas para o mundo. Com isto, novas atividades econômicas ou de serviços foram sendo incrementadas em torno delas, com a conseqüente emergência de novas artérias urbanas. Bares ou cafés, pensões ou hotéis, baixos meretrícios ou mesmo o surgimento de novos bairros, foram

algumas das marcas urbanas resultantes da instalação desses espaços de sociabilidade.

Assim, entendemos que a memória ferroviária se configura como um elemento do patrimônio cultural de Taipu-RN. Esse patrimônio pode ser representado na sociedade local por meio dos bens (materiais e imateriais) com valor relevante para a comunidade. Um desses bens materiais é, sem dúvida, a estação ferroviária de Taipu⁹. Para Claval (2002), o patrimônio cultural proporciona aos membros de uma sociedade um poder de pertencimento, já que este, associado a uma base territorial, constrói a identidade cultural.

Segundo Passareli (2006), as estações ferroviárias foram responsáveis pelo desenvolvimento em muitos setores e, inclusive, pelas primeiras atividades urbanas e estabelecimento de ruas e avenidas que até hoje compõem a malha urbana das cidades. Conforme a autora citada, a paisagem urbana é um reflexo dos momentos históricos e sociais, dos valores, culturas, memórias e identidades de uma cidade em todos os períodos.

Equilibrar-se no trilho, saltar de dois em dois dormentes, o vapor da máquina marcando o horizonte. Os encontros marcados na praça da estação, a ansiedade na espera da novidade no próximo trem são exemplos de atividades que se realizavam em lugares que possuíam ferrovias.

As ferrovias marcaram, assim, a vida de muitas pessoas. Curiosamente, o transporte ferroviário costuma tra-

9 A igreja matriz, o mercado público, o prédio da escola estadual Joaquim Nabuco também são símbolos culturais da cidade.

duzir um sentimento de novidade, de desenvolvimento, mas imprime na alma um misto de saudade e acolhimento. De repente, ouvia-se o apito do trem, toda a cidade parava enquanto via a composição avançar num agradável ritmo envolvente de uma sinfonia bem marcada com a percussão das rodas dos vagões marcando os trilhos. Esse som construiu cidades, famílias, trouxe o progresso e o governador para conhecer a cidade, como de fato ocorreu em Taipu quando da inauguração da estação ferroviária em 15 de novembro de 1907. Toda essa trajetória memorativa encontra eco na afirmação de Le Goff :

A memória, como propriedade de conservar certas informações, remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas.

Para Le Goff (2003), além das propriedades psico-neurofísicas, a memória tem, ainda, a propriedade de conservar algo impregnado de valor e sentido para o ser humano. Por meio dela, o passado se reconstrói e é transportado para o presente. Por essa razão, lembrar é fazer experiências, é deixar se conduzir pela materialização do passado no presente para dar aos acontecimentos vividos um novo significado ou simplesmente registrar os feitos ocorridos no pretérito para que esses mesmos fatos sejam lembrados ou conhecidos por aqueles que não os vivenciaram.

Para nós, portanto, fica evidente a correlação espaço-memória, visto que é no espaço onde se dão as vivências humanas que se materializam nas memórias das pessoas ao longo de sua existência marcada por algum elemento que agrega espacial atenção psicológica para quem as viveu.

Assim, a função da memória histórica é a de preservar o que outrora foi vivenciado por uma pessoa ou pela coletividade, por um lugar, cidade ou sociedade, na expectativa de que essa memória permaneça como elemento cultural que foi vivenciado no espaço geográfico.

No nosso caso, essas memórias foram vivenciadas pelo autor e pela coletividade no espaço geográfico da cidade de Taipu-RN, na qual as transformações havidas no Largo da Estação ferroviária imprimiram, na memória das pessoas do lugar, significativas lembranças do passado ferroviário ocorrido naquele espaço. Passaremos a tratar mais detalhadamente esse espaço a seguir, procurando entender como se deu a formação espacial do atual município e da sede municipal de Taipu-RN.



Taipu é uma terra pequena, onde, dos devaneios de nossos avós, amores dos nossos pais e sonhos enluarados da infância, fazem dela o relicário da nossa meninice, tão longe e tão perto do coração [...].Dir-se-ia que naquele rincão descansava a felicidade no meio da carência de tudo.

Luís Viana, poeta e escritor taipuense.

3

SÍNTESE HISTÓRICA DA FORMAÇÃO ESPACIAL E MEMÓRIA DO MUNICÍPIO DE TAIPU-RN

O foco que permeia nosso trabalho são as transformações espaciais ocasionadas com a chegada da ferrovia na cidade de Taipu-RN. Assim, o espaço, aqui, é entendido por nós como o produto das transformações humanas, sejam estas transformações culturais, sociais ou econômicas. Mesmo que a noção de espaço possa ser muitas vezes confundida com a de lugar, optamos por adotar o conceito de espaço nesse nosso trabalho por entender que ele [o espaço] abarca melhor a nossa proposta de estudar o município de Taipu desde sua gênese até os dias atuais.

Nessa empreitada é inevitável se fazer uma opção metodológica e, dentre as tantas possibilidades que se descortina na ciência geográfica, optamos por fazer um estudo descritivo e analítico sobre a produção e a organização

do espaço. Dessa forma, escolhemos como tema a dinâmica espacial urbana tendo como referencial empírico a cidade de Taipu-RN, na qual abordaremos tais transformações sob a ótica da evolução demográfica, econômica, social e cultural.

Nosso estudo se concentra na construção do espaço onde atualmente se localiza o município de Taipu, com destaque para a sede municipal, ou seja, a cidade de Taipu sob a ótica das relações espaço-tempo. Por isso, “ao longo do trabalho, foram identificados e analisados os processos que marcaram cada uma das fases de evolução da cidade em suas dimensões sociais, econômicas e políticas e suas formas de espacialização no urbano” (MORAIS, 1999, p.25). Procuramos, assim, ordenar os fatos que tocam a historiografia de Taipu de forma cronológica a partir do sistema de sesmarias no início do século XVII em diante¹⁰.

3.1 LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

A seguir, apresentamos os aspectos geográficos do município de Taipu, buscando integrá-lo à regionalização espacial do estado do Rio Grande do Norte, do qual é parte integrante, como assim determina sua Lei Orgânica (LOM, 1990, p.7). Taipu possui como coordenadas geográficas a latitude 5° 37' 18" Sul e longitude 35° 35' 48" Oeste. A figura 4 mostra o município de Taipu em destaque no mapa do Rio Grande do Norte.

10 Embora não faça parte de nosso estudo, cumpro o dever histórico de registrar que os índios foram os primeiros habitantes do espaço que atualmente caracteriza o município de Taipu. Pertencentes à nação Tupi, habitavam a parte litorânea do Rio Grande do Norte. Em várias fazendas da região foram encontrados objetos que atestam a presença indígena em Taipu.

O mapa mostra os limites geográficos do município que são os seguintes: ao Norte com Pureza, ao Sul com Ielmo Marinho, a Leste com Ceará-Mirim e Maxaranguape e a Oeste com Poço Branco. O município possui uma área de 352,7 km² que equivale a 0,66% da superfície estadual. A distância em relação à Natal é de 50 km aproximadamente.

Segundo a Lei Orgânica de Taipu (1990, p.7), o município é composto pela sede que lhe denomina e seus distritos, tendo a sede categoria de cidade e os distritos categoria de vila¹¹.

São distritos de Taipu: Matão, Serra Pelada, Cachoeira, Morada Nova, Arisco da Gameleira, Arisco dos Barbosas, Gameleira, Umari, Poço do Antônio, Boa Vista, Logradouro, Umarizeira, Xinxá, Ingá, Ubiratã, Duas Passagens, Passagem Funda, Riacho e os assentamentos incorporados ao seu território: Tabuleiro do Barreto, Jerusalém e Barbará, todos com agrovilas.

Pelos critérios de agrupamento adotados pelo IBGE, que no ano de 1989 dividiu o estado do Rio Grande do Norte em 4 Mesorregiões geográficas, o município de Taipu foi incluído na Mesorregião Leste Potiguar e, por sua vez, na Microrregião Litoral Nordeste.

Essa Microrregião do Litoral Nordeste possui uma área de 2.541,942 km², abrangendo 7 Municípios, a saber: Maxaranguape, Pedra Grande, Pureza, Rio do Fogo, São Miguel do Gostoso, Taipu e Touros, com uma População de

11 No entanto, para atingir a categoria de vila, a mesma lei orgânica municipal estabelece critérios para a elevação do distrito a categoria de vila, tais como a localidade possuir no mínimo um destes equipamentos públicos: um posto de saúde, uma escola ou um posto policial (LOM, 1990).

85.448 habitantes. No entanto, tradicionalmente, Taipu está incluída na denominada região do Mato Grande, onde o destaque é João Câmara-RN, cidade polo da região¹².

Os dados demográficos mais recentes relacionados a Taipu são do Censo Demográfico de 2010 e, segundo esses mesmos dados, a população de Taipu consta de 11.836 pessoas, sendo 6.112 homens e 5.724 mulheres, sendo a população urbana de 4.084 pessoas e a população rural chegando a 7.752 pessoas. Diante dessa configuração demográfica chega-se à conclusão que o município é mais populoso na zona rural e sua população é majoritariamente masculina. Segundo Silva (2007, p.62), o Rio Grande do Norte possui 167 centros urbanos, isto é, cidades ou sede municipais, dentre os quais 155 possuem menos de 20.00 habitantes, equivalente a 92,6% dos centros urbanos do estado. Taipu está inserida nessa realidade populacional sendo, portanto, classificada como uma pequena cidade ou um município de pequeno porte.

3.2 TOPONÍMIA

A palavra Taipu é originária da língua tupi (*itá + i + pu*) que significa **pedra da fonte, pedra ressonante** ou ainda a **fonte da pedra**¹³. Primitivamente era chamada de **Itaipi**, da qual se derivou a palavra Taipu¹⁴.

12 Segundo Câmara Cascudo (2002), Taipu era, nos fins do século XVII, considerada o limite da capitania do Rio Grande e seria por lá que se alcançaria o sertão potiguar pelo rio Ceará-Mirim, atualmente cairia bem o epíteto de portal do Mato Grande por ser historicamente a primeira cidade dessa região.

13 Disponível em:<<http://www.dicionarioinformal.com.br/definicao.Php?Palavra=taipu&id=4520>>. Acesso em 30 Ago.2014.

14 É desconhecida a razão pela qual o nome da cidade se grafa sem o 'i' inicial, pois deveria se grafar Itaipu, como consta na grafia de Itaipu em foz do Iguaçú-PR, por exemplo.

No que diz respeito à origem da toponímia taipuense, Manoel Dantas, em seu livro *Denominações dos municípios do Rio Grande do Norte*, fez esta descrição sobre Taipu: “Ao sahir da região da mata, na orla dos taboleiros de ariscos, deparava-se uma imensa clareira denominada pelo indígena Itai-pû, que se transformou na denominação de Taipú” (DANTAS, 2008, p. 29) e, ainda, afirma o mesmo autor, que “Taipú se origina de uma corruptela do nome indígena Ita-ipû (pedra na lagoa) para designar um grande cabeço existente numa lagoa, ao sul da vila que é a atual sede municipal” (DANTAS, 2008, p. 29).

É flagrante a influência da língua indígena na toponímia taipuense. Muitos nomes de localidades do município como Umari, Ingá, Maracajá, Juamirim, Xinxá, Umarizeira, entre outros, derivam da língua tupi, onde esses termos que foram incorporados em tais localidades evocam a cultura e a memória dos primeiros habitantes do seu território.

3.3 INÍCIO DA COLONIZAÇÃO NA REGIÃO DE TAIPU

No tocante ao desenvolvimento dos primeiros núcleos habitacionais no Rio Grande do Norte, a presença da cultura da cana-de-açúcar foi o elemento formador das primeiras vilas do interior da capitania, segundo Clementino (1990, p.35), que assim explica:

Com a cultura da cana-de-açúcar no litoral úmido nordestino e nos vales úmido dos rios Potengi, Ceará Mirim, Trairi, Cunhaú e Curimataú no Rio Grande do Norte, começa de fato o povoamento e ocupação definitiva de uma porção territorial o litoral oriental.

Para a autora citada, os portugueses estavam ávidos de terras para cultivar a cana e estabelecer o criatório, procurando, assim, expandir a área conquistada (CLEMENTINO, 1990, p.35).

A ocupação do interior norte-rio-grandense seguiu, pois, a política de concessões de terras doadas pela Coroa Portuguesa, as chamadas sesmarias, a partir do século XVII. Essas terras eram regiões de terras inabitadas que os reis de Portugal ou os capitães-mores, governantes da capitania, concediam às pessoas de merecimento e que tinham prestado serviços relevantes ao reino, para nelas viverem da agricultura ou da criação de gados.

Também conhecida como data de terra, a sesmaria era medida por léguas e cada légua correspondia a 3.000 braças ou 6.300 m² (uma légua = 6.600 metros ou 6,6 km). A sesmaria podia chegar até três léguas de extensão.

Em 1614, já haviam sido entregues gratuitamente 186 sesmarias com o objetivo de povoar a capitania do Rio Grande, como registra o Auto de Repartição do Rio Grande do Norte.

Para receber a terra, “o suplicante alegava sempre que tinha descoberto tais e tais terras com risco de sua própria vida e fazenda, sendo as mesmas devolutas, e que ali iria acomodar os seus gados” (PINTA, 2000, p.3).

Assim, os primeiros aventureiros possuidores de gado ou recursos financeiros podiam requerer à Coroa a doação de terras para criar o seu gado. Foi dessa forma que surgiram as primeiras fazendas do interior do estado. E foi assim que Taipu começou a se integrar na organização do espaço que ora denominamos Rio Grande do Norte, por meio do sistema de sesmarias, como veremos adiante.

O processo de colonização da região de Taipu seguiu o modelo de doação de terras. Nos registros das sesmarias concedidas no Rio Grande do Norte, primeiro pela Coroa portuguesa e em seguida pelo Império, são conhecidas várias sesmarias que correspondem ao atual território de Taipu.

Esses registros de sesmarias que citam a região de Taipu estão datados do período compreendido entre os séculos XVII e XIX, como se verá adiante. O registro mais antigo que cita Taipu é o do lote de terra¹⁵ de número 64, doado a Manoel Carvalho em 03 de junho de 1604, no século XVII (LIVRO DAS SESMARIAS DO RN, p. 17)¹⁶.

A região em que hoje se situa o distrito de Serra Pelada foi a última sesmaria doada no Rio Grande do Norte e fora doada ao padre Fidelis de Paiva Ferreira em 1812, já no século XIX (MARINHO, 2006, p.100). Além da Serra Pelada, o padre Fidelis conseguiu para si outras sesmarias como Bolandeira, Ladeira Grande, Inhandú, Mar Coalhado, Camaragibe e Sapo. Essas sesmarias correspondem, atualmente, a regiões entre os municípios de Poço Branco-RN e Bento Fernandes-RN.

As sesmarias ajudaram no processo de colonização do interior do Rio Grande do Norte e, por extensão, no processo de formação de Taipu. Esse sistema de doação de terras pretendia efetivar a fixação de pessoas na terra por meio da agricultura ou criação de gado.

15 As sesmarias também eram chamadas por datas, porém, neste nosso trabalho optou-se pela expressão lote de terra para facilitar a compreensão do leitor menos habituado com termos antigos e em desuso na língua portuguesa.

16 A partir daqui sempre que citarmos esse livro o faremos pela sigla LSRN.

Essas sesmarias, por sua vez, converteram-se nas primeiras fazendas de ocupação do estado e nelas produziam-se os produtos básicos à sobrevivência, bem como a reprodução da força de trabalho (leite, queijo, carne, feijão, milho, rapadura e utensílios de barro e couro), numa economia que, por sua vez, inibia o surgimento de um mercado local e inviabilizava a reprodução da população que, como “mercadoria”, se espalhava pelos vultosos domínios da fazenda, segundo Felipe (2011, p.18).

Em fins do século XVII, Taipu era uma das regiões mais densamente povoadas da Capitania do Rio Grande (TORQUATO, 2009, p.169), isso quer dizer que havia uma população relativamente significativa nesta parte do território potiguar, entretanto, a população estava espalhada em sítios e fazendas às margens do rio Ceará-Mirim, não são conhecidos sinais de núcleos urbanos nesse período.

A colonização das terras da região de Taipu foi impulsionada a partir do século XVIII. Câmara Cascudo salienta a qualidade das terras do vale do Taipu que, atravessado pelo rio Ceará-Mirim, oferecia todas as possibilidades agrícolas, mais para as lavouras, notadamente cereais, do que para o gado (CASCUDO, 2002, p. 260). Assim, o rio Ceará-Mirim foi de fundamental importância para a fixação do homem no solo taipuense, permitindo sua sobrevivência por meio das lavouras plantada às margens das ricas terras fertilizadas do rio Ceará-Mirim. Essa atividade teve importância significativa na ocupação do território taipuense visto que, segundo Clementino (1988, p.29):

O processo de concessão de sesmaria e a valorização econômica da terra mediante uma atividade essencialmente extensiva, como então era a pecuária, condicionaram à formação de grandes domínios territoriais e estabeleceram, assim, as bases da estrutura fundiária na área sertaneja do Rio Grande do Norte.

Dá-se, assim, a efetiva consolidação da ocupação do território do atual município de Taipu nesse período estudado, evidenciado pela doação de sesmarias que se converteram nas primeiras fazendas da região onde a criação de gado e o cultivo das terras as margens do rio Ceará-Mirim daria o impulso para a fixação das primeiras famílias em Taipu e, por consequência, sua expansão econômica.

No relato da visita pastoral de Dom João da Purificação Marques Perdigão, bispo de Olinda que empreendeu viagem pastoral pelo Rio Grande do Norte entre os anos de 1836 e 1842, Taipu era denominado, à época, de Taipu do Meio, como anotou as seguintes observações (REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO¹⁷, 1892, p.168, ortografia do original):

Dia 8. Sahi da Ladeira Grande pelas 5 horas da manhan, e cheguei a Taipû do Meio, onde fui hospedado e rogado para ali permanecer até domingo, certificado de n'este lugar deve concorrer considerável número de povo para receber o sacramento da confirmação, e sa-

17 De agora em diante sinalizada por esta sigla RIHGB.

tisfeito de encontrar nas pessoas, que me receberam com muita probidade e religião [...].

O referido bispo esteve entre os dias 8 e 11 de novembro de 1839 em Taipu do Meio. Nesse período, a população da região habitava o meio rural. O relato do bispo não deixa lançar luzes quando se trata de fazer considerações sobre a formação espacial e urbana de Taipu, pois o relato não cita o local onde o bispo se hospedou em Taipu do Meio. Por se tratar de uma autoridade eclesiástica, o bispo deve ter se hospedado em alguma fazenda próxima, mas nem isso o bispo registrou em sua passagem por Taipu do Meio.

O relato diz que para ali deveria concorrer considerável número de povo para receber o sacramento da confirmação ou crisma, como é mais conhecido o sacramento. Não há menção por parte do bispo a fazendas, sítios, arruados, povoação ou outro elemento que possa caracterizar Taipu na época citada. Entre 1845 e 1861 houve um significativo aumento de engenhos no Rio Grande do Norte, chegando a um total de 173 em 1861 (SANTOS, 2010, p.141). Desse total, 44 estavam localizados na região do vale do Ceará-Mirim (FELIPE, 2006, p.18) dentre os quais dois estavam situados na região de Taipu: o engenho Duas Passagens e o Pitombeira. Foram esses dois engenhos que contribuíram para a expansão econômica do então distrito de Taipu do Meio durante o ciclo açucareiro do Rio Grande do Norte.

Segundo Santos (2010, p. 142), a expansão da cultura açucareira no Rio Grande do Norte “deveu-se pela desorganização do mercado mundial com a crise da produção inglesa e espanhola, que provocou um aumento da demanda do açúcar”, a qual favoreceu a expansão no vale do Ceará-Mirim.

Em meados do século XIX, Ceará-Mirim foi um dos mais importantes produtores de cana de açúcar do Rio Grande do Norte.

O município foi criado em 1855 com a transferência da sede de Extremoz para a povoação de Boca da Mata sendo elevada à categoria de vila do Ceará-Mirim em 30 de julho de 1858 e elevado à categoria de cidade em 09 de julho de 1882 (CASCUDO, 2002, p.171). O vale do rio Ceará-Mirim favoreceu a produção canavieira em suas terras férteis, que gerou um surto de desenvolvimento econômico, social e cultural na região. Assim, da elite canavieira de Ceará-Mirim sobressai a figura de Manoel Varela do Nascimento, o barão de Ceará-Mirim.

Sobre o engenho Pitombeira, segundo Torquato (2009, p.63-64), sabemos que era uma propriedade rural com trabalhadores de vários misteres, moradas, capela, ranchos salpicando as encostas e uma loja, armazém, que vendia tudo quanto precisasse o habitante da região. Já sobre o engenho de Duas Passagens, temos a informação de que antiga propriedade pertencia ao major da guarda nacional Pedro de Oliveira Correia, que foi prefeito de Ceará-Mirim-RN e proprietário de outros engenhos na região¹⁸.

A figura 6 mostra o aspecto do antigo engenho Pitombeira de Taipu onde se vê a casa grande do engenho e o aspecto da propriedade com os armazéns em volta da casa grande.

18 Disponível em :<www.franciscooguiablogspot.com.br>. Acesso em 20 set. 2014.

Figura 6- Aspecto do antigo engenho Pitombeira de Taipu



Fonte: Francisco Ferreira (2013).

Esse período de expansão da cultura canieira no vale do Ceará-Mirim favoreceu, também, a expansão econômica de Taipu, como já visto acima. A região possuiu dois engenhos, o que contribuiu para o crescimento do lugar, tanto que ocorreu a criação do distrito de paz criado em novembro de 1851 com o nome de Taipu do Meio, conforme Cascudo (2002, p. 260).

Já no ano de 1864, foi também instituída a instrução pública no povoado de Taipu que se deu, inicialmente, com a construção de uma escola, segundo Stamatta (1997, p.177), por meio do Decreto nº 566 de 21 de dezembro 1864, que criou uma cadeira de primeiras letras para o sexo masculino no povoado de Taipu do Meio do termo do Ceará-Mirim.

Até se emancipar em 1891, Taipu pertenceu política e administrativamente como distrito do município de Ceará-Mirim-RN, porém, segundo Moraes (2007, p. 225), Taipu foi distrito do município de Touros denominado Picada desde 1851, condição que vigorou até 1889 quando retornou a ser distrito do município de Ceará-Mirim-RN. No entanto, essa informação mais confunde que esclare-

ce a reconstrução histórica de Taipu, pois, segundo visto acima, a escola de primeiras letras do sexo masculino foi criada em 1864 no povoado de Taipu do Meio, sendo este pertencente ao termo do Ceará-Mirim. Outro equívoco é o nome da localidade ser chamada de Picada, o que não se verifica na historiografia local. Outro fato é que, religiosamente, Taipu esteve vinculado à paróquia de Ceará-Mirim-RN e nunca pertenceu à paróquia de Touros-RN.

Enquanto distrito de Ceará-Mirim, Taipu tinha uma estrada que se ligava àquele município, estrada essa que margeava o rio Ceará-Mirim. A feira é citada em 1877 e a delegacia de polícia civil foi criada em 28 de junho de 1889. Como capela, pertenceria à paróquia de Ceará-Mirim até 18 de abril de 1913, quando foi criada a de Taipu.

3.4 GÊNESE DO ESPAÇO URBANO DE TAIPU

A gênese do espaço urbano em Taipu deu-se quando foi construída a capela de Nossa Senhora do Livramento, iniciada por volta de 1867. Esse processo iniciou-se com a doação do terreno para a construção da capela feita pelo casal Bernardo José da Costa e Inácia Maria do Carmo, proprietários da imagem de Nossa Senhora do Livramento em oratório particular, que tencionavam construir uma capela pública para abrigar a imagem e nela se celebrar as missas e demais sacramentos da Igreja católica.

A solicitação para a construção da capela foi feita ao bispo de Olinda, Dom João da Purificação Marques Perdigão, quando este se encontrava em visita pastoral pela província do Rio Grande do Norte.

O bispo esteve em visita a localidade de Taipu do Meio entre 08 e 11 de novembro de 1839 mas, estranhamente,

a solicitação ao bispo só foi feita quando este se encontrava em São Gonçalo do Amarante, ocasião em que atendeu ao pedido do próprio Bernardo José da Costa para se edificar a capela em Taipu do Meio.

A solicitação foi deferida em 1839, porém, a doação do terreno foi registrada 22 anos após a solicitação feita ao bispo de Olinda, outro fato estranho nesse processo de construção da capela. O que teria ocorrido para a demora da doação do terreno? Talvez trâmites burocráticos no tocante à escrituração da doação do terreno.

O documento de doação do terreno para a construção da capela de Nossa Senhora do Livramento em Taipu é a certidão de nascimento não só da referida capela mas, também, da vila de Taipu, por isso vale à pena conhecê-lo (LIVRO TOMBO DA PARÓQUIA NOSSA SENHORA DO LIVRAMENTO, 1938, p.1, ortografia do original):

No anno de nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil oitocentos e sessenta e um, aos vinte e sete dias do mez de outubro, nesta villa do Ceará-Mirim [...] reuniram Bernardo José da Costa Gadelha e sua mulher dona Maria Innácia do Carmo e disseram [...] serem senhores e doadores de um lote de terras na Lagoa do Taipu do Meio na Picada do Ceará-Mirim, [...] essa terra se acha livre e doão d'ella cento e vinte cinco braças em quadro de terra que servirão para patrimônio de Nossa Senhora do Livramento e para ereção de uma capella ali pertencente a essa Senhora que será a posse da povoação do Taipu do Meio. Esta doação

só terá valor no caso de se edificar a capella de Nossa Senhora do Livramento, e no caso disso não se realizar ficará de nenhum effeito a presente doação e voltará a terra que doara para elles doadores ou para seus herdeiros [...].¹⁹

Achamos por bem transcrever o teor deste documento pois ele é um testemunho importante na história taipuen- se, não só pelo lado religioso mas, também, pela própria história inicial da localidade.

A futura vila do Taipu surgiria ao redor dessa capela que teve seu início de construção efetivamente em 1867, depois que o terreno foi registrado em cartório e doado a paróquia de Ceará-Mirim, que seria a responsável pela construção do referido templo.

Houve a transferência da matriz de Ceará-Mirim para a vila de Taipu entre julho de 1876 e agosto de 1877, sendo que pelas leis da Igreja católica vigente à época, para ser uma matriz o templo deveria ter todas as condições necessárias para desempenhar as funções eclesásticas, assim, a capela de Taipu não poderia estar em construção nesse período e abrigar simultaneamente a matriz da paróquia de Ceará-Mirim, portanto, a capela deveria estar concluída e apta a ser matriz por volta de 1877.

A figura 7 mostra a antiga matriz que fora construída no mesmo local onde antes havia a capela primitiva.

Não se tem imagens da capela antiga de Taipu, sendo esta a única foto da antiga matriz tirada no ano de 1956

¹⁹ Os muitos grifos foram necessários devido ao tamanho do texto e pelo fato de que em algumas partes o texto está ilegível pela degradação da página do livro tombo, porém o essencial foi preservado para a compreensão do texto e optamos pelo uso da ortografia do original.

no início dos trabalhos de ampliação da igreja que seria totalmente remodelada.

Figura 7- antiga igreja matriz de Taipu



Fonte: APNSL (1956).

E, assim, temos na capela de Nossa Senhora do Livramento, o elemento fundador do espaço urbano em Taipu, pois seria no seu entorno que surgiriam as primeiras casas e as três primeiras ruas que viriam a ser posteriormente o núcleo fundante da vila.

A feira e o comércio são dois indicadores do desenvolvimento urbano em determinado lugar, entretanto, em nossas pesquisas esses dois elementos no tocante a Taipu só foram citados em 1877, mas é bem provável que já existisse ao menos a feira antes dessa data.

Manoel Ferreira Nobre, ao escrever sobre a província do Rio Grande do Norte em 1877, faz alusão à pequena localidade de Taipu, então distrito de Ceará Mirim.

Segundo ele, Taipu estava a 5 léguas ao poente da vila de Ceará Mirim, ou seja, a oeste de Ceará-Mirim, e

“era edificada irregularmente; com pouco trato comercial, tinha uma pequena feira, e exportava algodão e couraria” (NOBRE, 1877, p.192).

Na figura 8 vê-se a feira ao lado do mercado público no ano de 1964, a mais antiga imagem que se tem da feira em Taipu.

Figura 8-Feira e mercado de Taipu em 1964



Fonte: Arquivo das Irmãs do Imaculado Coração de Maria, (1964).

Ainda como distrito de Ceará-Mirim, a vila de Taipu recebeu alguns equipamentos públicos como a delegacia de polícia civil inaugurada em 28 de junho de 1889 (MORAIS, 2007, p. 255), já em 19 de fevereiro de 1891 foi instalada a agência de correios e telégrafos (IBGE, 1940, p.393).

Termina, assim, o período em que Taipu figura como distrito subordinado ao município de Ceará-Mirim. O distrito cresceu e, naturalmente, houve o sentimento da população em se emancipar politicamente para ter autonomia administrativa. Por duas vezes houve a tentativa de emancipação do distrito, mas essa só veio a se efetivar em 1891, como se verá mais adiante.

3.5 A EMANCIPAÇÃO POLÍTICA DE TAIPU

A emancipação política de Taipu ocorreu num período turbulento da história do Rio Grande do Norte, que foi o início da Primeira República. Por esse motivo é difícil reconstruir os fatos que antecederam a emancipação política de Taipu e entender esse processo de desmembramento do município de Ceará-Mirim-RN.

Sabe-se, tão somente, que o município de Taipu foi criado por lei estadual criada pela assembleia legislativa e sancionada pelo governador Francisco de Amintas Barros que, pelo decreto N° 97, assinou o ato de criação do município de Taipu em 10/03/1891 conforme consta no decreto. Nesses termos (DGERN, 1891, p.146, grifos nosso):

O governador do estado, usando da faculdade que lhe confere o decreto n° 7 de 20 de novembro de 1889, decreta: **Art. 1° fica elevado à categoria de Villa o povoado do Taipu**, desmembrado do município do Ceará-Mirim, tendo por limites os mesmos do distrito de paz [...].

O texto informa, apenas, que foi elevada à condição de vila o então povoado e não cita como sendo criado o município. Pelo decreto de criação do município de Taipu, é informado que o pedido para a emancipação política do povoado havia sido solicitado no ano de 1889, na qual de fato só se confirmou dois anos depois, ou seja, em 1891.

Nesse decreto foi concedido, assim, a autonomia política ao município de Taipu desmembrando-o do município de Ceará-Mirim, passando da condição de povoado à vila.

À época da emancipação política, Taipu contava com uma população de 2.709 habitantes, segundo informa Tavares de Lira (apud SENA, 1972, p.476), na qual a maior parte dessa população habitava a zona rural nos sítios e fazendas. A sede contava, na época, com cerca de 90 casas distribuídas em 3 ruas.

A instalação do novo município deu-se em 03 de abril de 1891, com a posse do primeiro intendente, o capitão Cândido Marcolino.

No período denominado Primeira República (1891 a 1929) foram criados, no Rio Grande do Norte, apenas 9 municípios (GOMES, 1990, p.83), entre estes estava Taipu, criado em 10 de março de 1891. Ainda segundo Gomes (1990, p.83), esse primeiro período republicano teve um significado importante na história política e econômica do Brasil, assinalando um novo momento histórico nacional marcado pela formação do pacto oligárquico, elemento básico da política dos governadores que, por sua vez, estabelecia um acordo entre governo e oligarquias agrárias:

De acordo com essa política passaria a existir a troca de favores entre ambos, de modo que o governo se comprometia com as oligarquias de só reconhecer a vitória eleitoral dos candidatos ligados aos fazendeiros, impossibilitando, dessa forma, a eleição da oposição. Este período é marcado pelo predomínio do campo sobre a cidade, podendo este ser um dos motivos principais para a tão insignificante fragmentação ocorrida no Rio Grande do Norte (GOMES, 1990, p. 83-84).

Inserido nesse contexto, o município de Taipu fora criado numa conjuntura política desconhecida por nós. Não sabemos como se configurava a oligarquia política local ou como se deu o processo que desencadeou na emancipação. O que sabemos é que o território de Taipu se configurava como um espaço eminentemente agrícola conforme podemos constatar nas informações anteriormente citadas.

Embora a Constituição de 1891 assegurasse autonomia ao município, ela não passou de mera simbologia política posto que a dependência política que caracterizava o período anterior continuou. A função política do município, enquanto fonte de poder, estava centrada no fato de que o prefeito, nomeado pelo governador, não passava de um instrumento político a serviço das classes dominantes. A pessoa do prefeito quase sempre era um coronel que detinha em suas mãos o poder local (GOMES, 1990, p. 84).

Segundo Torquato (2009, p.169), o município de Taipu tinha, em 1895, uma extensão territorial de 942 km² e, além da vila de Taipu, faziam parte do município as localidades de Poço Branco, Barreto (atual Bento Fernandes-RN), Gameleira, Contador, Boa Vista, Pitombeira e Passagem Funda. Já o distrito de Baixa Verde foi criado pela lei municipal nº 2, de 22 de dezembro de 1892 (IBGE, 2010), subordinado ao município de Taipu.

No relatório do governador do Rio Grande do Norte de 1896 diz que “eram poucas as informações confiáveis sobre o município” (RELATÓRIO DOS PRESIDENTES DOS ESTADOS BRASILEIROS-RPPEB, 1896, p.39). Neste relatório dizia-se apenas que o município de Taipu pertencia

à comarca do Ceará-Mirim e não era distrito judiciário e que “não foi possível reunir dados históricos e geográficos sobre o mesmo” (RPPEB, 1896, p. 77). Desconhecem-se os motivos que demonstram a falta de conhecimentos por parte das autoridades políticas sobre Taipu.

Era um município grande em extensão territorial, mas pouco povoado. A sede não passava de uma vila que não atingia o número de mil habitantes. A maioria da população, no entanto, habitava o meio rural e assim Taipu dava seus primeiros passos como município autônomo.

Nos cinco primeiros anos da República, cinco foram os intendentess de Taipu. Foram eles: capitão Cândido Marcolino (21/03/1891 a 30/04/1891); Raposo de Oliveira Câmara (1893); Vicente Rodrigues da Câmara (1894-1896); Joaquim Manuel de Souza (1896-1898) e Manuel Eugênio Ferreira de Andrade (1898-1902). A rápida mudança no cargo deu-se tanto pelo curto período do mandato que na época era de 2 anos, quanto pelas conjunturas políticas do Rio Grande do Norte, caracterizada por incendiárias perseguições políticas por parte da oligarquia dominante.

3.6 CONFIGURAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TAIPU DO INÍCIO DO SÉCULO XX ATÉ O FINAL DA REPÚBLICA VELHA

No início do século XX, poucas são as informações encontradas sobre o município de Taipu. Segundo Câmara Cascudo, a vila de Taipu era constituída em 1905 por 92 moradias agrupadas em 3 ruas e a “colmeia de taipa e palha dos casebres e choupanas” (CASCUDO, 2002, p. 260). Eram insuficientes os dados estatísticos, históricos e geográficos contidos na secretaria do estado sobre

esse município, dele se sabia apenas “que tem a sua sede na vila cujo nome tomou, e cuja superfície não é possível calcular, a falta de informação precisa e seguras” (RPEB, 1906, p. 38-39).

As informações contidas no relatório deste ano de 1906 que dizem respeito aos aspectos físicos do município destacando que:

É banhado pelo rio Ceará Mirim e cortado pelos riachos: *Carrapato*, que nasce na Cachoeira do Sapo, do município de Jardim Angicos; *Campestre*, que nasce na Serra Verde, do município de Touros; *Seco* que nasce na mesma serra e separa este mencionado município de Touros; *Coité* que nasce Taboleiro do Barreto deste município; e *Cafuringa*, que tem a sua origem no serrote do Torreão, nenhum destes riachos dá vazante, secando completamente apenas cessando o rigor do inverno. Lagoas: há diversas lagoas no município, porém de nenhum valor, as de maior capacidade são: Jurema, Lagoa de Dentro, Melancia, Cajueiro e Lagoa do Gago. Serras: há as seguintes, sem maníobais e sem préstimos para o cultivo: Serra Pelada, Serra da Cruz e Torreão, há mais cinco serrotes, igualmente estéreis: Inhandú, Urubu, Pousa, Lages e Branco. (RPEB, 1906, p. 39, grifos do original).

Temos, então, as informações sobre a fisiografia de Taipu dos quais somos informados sobre o principal curso d'água que o banha, que é o rio Ceará-Mirim, citando também os riachos e lagoas que faziam parte de sua bacia hidrográfica e as serras. Apenas o rio Ceará-Mirim é perene, os demais riachos citados no referido relatório são temporários, sendo regidos pelas estações climáticas. As serras não apresentavam serventia pois são afloramentos rochosos.

No entanto, o citado relatório apresentava os nomes de alguns lugares do município de Taipu, tais como: Serra Pelada, Tabuleiro do Barreto, Inhandú, Pousa e Melancias, sendo que estas três últimas localidades atualmente fazem parte do território do município de Poço Branco-RN. O Torreão é notadamente a serra que se localiza no atual município de João Câmara-RN.

Em relação a economia do município, esta estava baseada na agricultura e no comércio, segundo o RPEB (1906, p. 39), que apresentava a informação de que o município transportava seus produtos agrícolas para os mercados de Natal, Ceará-Mirim e Macaíba, e que tinha pouco movimento comercial, importando apenas pequenas quantidades de mercadorias necessárias ao consumo e aos hábitos modestos da sua população.

Havia no município 20 casas comerciais, todas de pequeno giro. Tinha ainda 7 máquinas de descaroçar algodão, sendo 4 movidas a vapor onde nos anos favoráveis, a safra podia ser calculada em 4 mil sacos de lã. O transporte das mercadorias era feito por animais (RPEB, 1906, p. 39).

E assim temos uma noção de como se estruturava o município e a cidade de Taipu antes da chegada da estrada de ferro no tocante ao escoamento da produção.

Percebe-se, assim, que o comércio carecia de um meio de transporte rápido e eficiente para transportar a produção agrícola, vocação do município, para o porto de Natal e outras cidades de grande giro comercial. Esse atraso no escoamento da produção será suprido quando a ferrovia rasgar o território do município e alcançar a vila do Taipu, como se verá a seguir.

Assim como a data da emancipação política (10 de março de 1891) constitui-se numa data especial para o município, posto que se trata da sua autonomia política e administrativa, o dia 15 de novembro de 1907 também é um dia marcante na historiografia taipuense, pois foi nesse dia inaugurado o trecho da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte entre Ceará-Mirim e Taipu.

A ferrovia seria a vinda do progresso social e econômico da pequena vila que a tiraria do isolamento geográfico e das dificuldades de se escoar a produção agrícola que estava centrada no cultivo do algodão.

A importância da ferrovia reside no fato de promover, a partir desse momento, um novo ritmo na vida da pequena vila que se dinamizará com a chegada do trem e suas implicações serão sentidas, sobretudo, na mudança espacial que sofreu a vila como veremos detalhadamente no capítulo.

Outra noção de como se apresentava o município de Taipu é do ano de 1918. Segundo o Almanaque Administrativo, Comercial e Industrial do Rio de Janeiro, em relação aos aspectos físicos constava que Taipu era acidentada na maior parte do território do município; as poucas várzeas de massapê que possuía alagavam no tempo das chuvas e eram áridas e de aspecto desolador na época seca (ALMANAK ADMINISTRATIVO, COMMERCIAL E INDUSTRIAL, 1918, p

3.627). A descrição diz respeito a fisiografia do município e pela qual somos informados que as condições do solo não apresentavam melhores expectativas para o cultivo agrícola.

Tinha a superfície de 2.160 km² e a população foi calculada em 10.000 habitantes (AACI, 1918, p 3.627). O clima foi descrito como quente e saudável. Os povoados e distritos existentes eram Baixa Verde, Boa Vista, Poço Branco, Contador e Gameleira, os dois primeiros eram distritos os demais povoados. As culturas cultivadas eram a do algodão, mandioca, milho e feijão. Sobre a sede, dizia a referida publicação que a vila de Taipu estava situada à margem sul do rio Ceará Mirim, tinha 173 casas e 1.038 habitantes (AACI, 1918, p.3.627). A ligação com a capital dava-se pela Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte.

Segundo Anfilóquio Câmara (1943, p.393), os serviços de telefonia em Taipu foram implantados em 16 de outubro de 1918, o que conferia ao município mais um serviço de comunicação além dos correios. Provavelmente seria localizado na sede da intendência e, além desses serviços de comunicação, havia também a agencia de telégrafos que funcionava na estação ferroviária desde 1906.

Anfilóquio Câmara (1943, p.391) no Recenseamento de 1920 diz que o município de Taipu se apresentou com 12.651 pessoas habitando seu território. Já na sede municipal havia 500 casas e 2.565 habitantes (AACI, 1927, p. 1.337). Houve aumento da população urbana, mas, mesmo assim, se percebe que o município permanecia com uma configuração majoritariamente rural tendo 10.086 pessoas habitando a zona rural. A sede ainda se configurava como uma pequena vila.

Em 1928 ocorreu a emancipação política de Baixa Verde que alcançara desenvolvimento econômico pela chegada

da estrada de ferro que, partindo de Taipu, chegou àquela localidade em 1910. Já em 1929 foi criada a paróquia de Nossa Senhora Mãe dos Homens, desmembrada da paróquia de Taipu. Com a criação o desmembramento de Baixa Verde, o município de Taipu perderia pela primeira vez significativa parcela de sua população e do seu território²⁰.

As informações do AACI (1930, p. 1.016) destacavam sobre o município de Taipu, afirmando que sua economia baseava-se no cultivo de milho, mandioca, arroz e algodão. No tocante a outros aspectos da economia o município se apresentava conforme o quadro 1.

Quadro 1- Quadro econômico de Taipu em 1930.

Comerciantes de fazendas e retalhos	10
Comerciantes de molhados e miudezas	14
Indústria de descaroçar algodão	1
Barbeiro	1
Ferreiro	1
Funileiro	1
Pedreiro	1
Sapateiro	1
Agricultores e lavradores	27
Criadores de animais	14

Fonte: elaborado pelo autor com base nos dados do AACI 1930, p. 1.016.

²⁰ O município de Baixa Verde (atual João Câmara-RN) foi desmembrado de terras que pertenciam aos municípios de Lajes, Taipu e Touros. A parte que pertencia a Taipu era a vila de Baixa Verde que corresponde hoje ao centro histórico da cidade de João Câmara-RN.

Os dados, mais uma vez, revelam a vocação agrícola do município já que somados os números de agricultores, lavradores e criadores, ultrapassam o das demais atividades econômicas presentes no município nessa época.

O acontecimento mais significativo para Taipu na década de 1930 foi a elevação da então vila à condição de cidade que deu-se em 1938, por meio do Decreto nº 457 de 29 de março (DGERN, p.75). Neste decreto assinado pelo interventor Rafael Fernandes Gurjão, além da elevação a condição de cidades das antigas vilas, também, exigia-se que os municípios ora criados fixassem seus limites territoriais e para isto enviassem ao governo do estado o mapa contendo os respectivos limites.

Somente 47 anos após a criação do município a sede alcançaria a condição de cidade.

Despontando como um dos mais promissores municípios em desenvolvimento no Rio Grande do Norte, alguns fatores, no entanto, fizeram com que o progresso fosse retardado a ponto de, em 1944, a economia local já dar sinais de estagnação conforme se verifica nos dados apontados nos estudos estatísticos da época. Havia, porém, no município, condições favoráveis para a agricultura e a pecuária.

3.7 CONFIGURAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TAIPU DE 1940 A 1970

Anfilóquio Câmara faz uma análise dos municípios do estado extraídos do Censo do IBGE do ano de 1940. No tocante a Taipu, logo abaixo estão os dados que por ele foram fornecidos no ano de 1943, referentes aos anos anteriores compreendido no triênio 1940 e 1942.

Segundo Anfilóquio Câmara, o município de Taipu tinha 858 km² de extensão territorial com uma população de 12.359 habitantes, dos quais apenas 912 na cidade, sendo que 754 na área urbana e 158 na área suburbana. A maioria, portanto, 11.447, estavam habitando a zona rural (CÂMARA 1943, p. 391). Observa-se, assim, que em relação aos dados do Recenseamento de 1920, houve diminuição da população, o que se justifica por ter perdido Taipu, em 1928, uma boa porção do seu território em favor do município de Baixa Verde, inclusive, o povoado que hoje é a cidade sede daquele município (Op. Cit.).

A situação econômica estava assentada na agricultura e segundo Anfilóquio Câmara (1943, p.392), a preocupação residia nas cheias do rio Ceará-Mirim, que neste período já se preconizava a construção do importante 'Açude Taipu' (Barragem de Poço Branco) para conter as inundações no vale do rio Ceará-Mirim.

A região oeste do município era, na época, bastante afetada pela estiagem, o que inviabilizava a prática da agricultura, sobretudo nos distritos de Belo Horizonte e Barreto, que eram densamente povoados e onde se fazia urgente a perfuração de poços tubulares para amenizar o sofrimento da população daquela parte do município.

Apesar dessa situação, o município produziu entre 1940 e 1942 um total de 2.000 kg de mandioca e 1.000.000 kg de algodão em caroço, seguidos de culturas menores tais como: batata doce, feijão, milho, fava e frutas como abacaxi e banana (CÂMARA, 1943, p.392).

No tocante à divisão administrativa, em 1941 o município constituía-se de um único distrito administrativo, que

era o da sede e cinco povoados: Poço Branco, Contador, Gameleira, Barreto e Serra Pelada (CÂMARA, 1943, p.396).

No ano de 1940 foram contabilizados 2.930 prédios, dos quais 266 estavam na cidade, sendo que 222 estavam edificadas no perímetro urbano e 44 situavam-se no perímetro suburbano, e 2.664 na zona rural (CÂMARA, 1943, p.393).

Ainda recorrendo à análise sobre a situação urbana de Taipu realizada por Anfilóquio Câmara (1943, p.394), temos dele a descrição mais antiga, ainda que não muito agradável, sobre a cidade de Taipu. Segundo ele :

A cidade de Taipú além de pequena deixa muito a desejar. A construção é antiga; as ruas não têm qualquer arborização ou calçamento. Não há serviço de limpeza pública regular, fazendo-se esta, periodicamente. Não tem matadouro, como lhe falta igualmente iluminação elétrica, se bem que a prefeitura se movimenta no sentido de dotá-la com esses importantes melhoramentos.

O atraso no desenvolvimento da cidade se deu pelo surto de impaludismo ocorrido em anos anteriores, que ceifou boa parte da população e retardou seu desenvolvimento. Havia, porém, na cidade, um amplo mercado público que havia passado por uma reforma e, em cooperação com o governo do estado, foi ampliado o prédio da cadeia e quartel. Não tinha, nesse ano de 1940, nenhum serviço de assistência ou de cooperativismo.

Anfilóquio Câmara registrou, ainda, que não havia em Taipu entre os anos de 1941-1942 nenhum monumento artístico ou histórico na cidade, bem como não havia cinemas ou casas de diversões para a população (CÂMARA, 1943, p.395). Havia, além da igreja matriz, 7 capelas, a saber: Barreto, Poço Branco, Gameleira, Contador, Boa Vista e Pitombeira. Todo município professava a fé católica, não havendo nesse período nenhuma outra denominação de igreja protestante ou de reuniões espíritas (CÂMARA, 1943, p.395).

Na época citada havia apenas a atividade fabril que processava a produção de mandioca (casas de farinha) em número de 79, a qual se utilizava de técnicas rudimentares de fabricação da farinha conforme Câmara (1943, p.393). Tinha também uma caieira e um curtume que funcionavam de forma irregular para a fabricação de telhas e tijolos que, segundo Anfilóquio Câmara, destacava-se pela “qualidade excelente da matéria prima desta categoria”, na base da economia local constava também no município fábricas de artefatos de couro e palha (CÂMARA, 1943, p.393).

Muito pouco ou quase nada fora realizado para melhorar a qualidade de vida dos habitantes e estruturar o município no que diz respeito aos melhoramentos públicos. Segundo Anfilóquio Câmara, “não só a cidade, mas todo o município reclamava melhoramentos” (CÂMARA 1943, p. 396).

Entretanto, foram realizados apenas reparos em estradas com verbas municipais e também foi realizada a delimitação do território do município iniciado em 1939, bem como a abertura de picadas onde não havia limites

naturais. No mesmo ano foram confeccionados o mapa geral e a carta do município (CÂMARA, 1943, p. 396).

No Recenseamento Geral do Brasil no ano de 1950, no que se refere a Taipu, constatou-se que o município possuía uma extensão territorial de 942 km² com uma população de 15.156 habitantes, dos quais 7.581 homens e 7.575 mulheres.

Deste total, 92% habitavam o meio rural, sendo que apenas 1.162 pessoas habitavam a zona urbana (IBGE, 1950, p.183). Contribuía para este contingente populacional na zona rural os distritos de Barreto (atual Bento Fernandes-RN) e Poço Branco, ambos em franco aumento populacional, portanto caracterizando-se, assim, como um município mais rural que urbano, ainda que houvesse registrado aumento da população urbana em relação aos anos anteriores.

Na figura 9 temos uma noção de como se configurava a cidade de Taipu no período citado. Trata-se da rua principal (atual Rua Antônio Alves da Rocha) e da rua lateral da matriz (atual Rua Sebastião Dias da Silva). A foto foi tirada em frente à casa de dona Teresinha Dias, onde se vê o padre da cidade e provavelmente o Sr. Sebastião Dias da Silva, proprietário da casa fotografada.

Figura 9- Aspectos urbanos de Taipu na década de 1950.



Fonte: Jornal o Papagaio Informa (2005) e Enciclopédia dos Municípios do IBGE (1960).

Segundo a Enciclopédia dos Municípios, as atividades econômicas estavam definidas na agricultura e na pecuária que congregavam o maior número de pessoas ativas do município naquele ano. Analisando a situação econômica, a Enciclopédia dos Municípios (IBGE, 1960, p.166) destacava que Taipu era possuidor de ricas várzeas que, bem cultivadas, o tornariam um dos celeiros do Estado, entretanto, o município era acometido pelas inundações causadas pelas cheias do rio Ceará-Mirim, que destruíam completamente as lavouras.

De fato, as condições dos solos nas margens do rio Ceará-Mirim são de uma fertilidade enorme e conferem ao município um potencial econômico de grande largueza. Porém, as cheias do rio deixavam os agricultores e produtores rurais numa situação sempre de instabilidade por não preverem e nem terem condições de lidar com as inundações. Ainda não havia sido construída a barragem do distrito de Poço Branco.

A produção agrícola estava baseada no cultivo do algodão e mandioca, que no ano de 1955 concentrou um total de 60% da produção das demais culturas (ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS, IBGE, 1960, p.166). As principais culturas eram: Algodão, Mandioca, Feijão, Agave, Milho. Havia, ainda, a extração de produtos vegetais que se constituía outra fonte de renda da população, como a extração da cera de carnaúba no ano de 1955.

No que se refere à pecuária, o cenário no ano de 1956 era composto pela criação de bovinos, equinos, asininos, muares, suínos, ovinos e caprinos. A indústria estava composta de 26 estabelecimentos e empregavam 6 operários.

No que tange ao comércio, o estudo sobre o município apontava que o comércio local não apresentava grande desenvolvimento. Exportava algodão, couros e peles, sendo Natal o destino principal das mercadorias (IBGE, 1950, p. 1966). Em 1956 havia 73 estabelecimentos comerciais varejistas. Na área da educação havia, no ano de 1956, um total de 35 unidades de ensino fundamental, sendo que apenas 21% da população havia sido alfabetizadas (IBGE, 1950, p. 1966).

A lei estadual nº 2327, de 17 de dezembro de 1958, criou o distrito de Poço Branco que, até essa data era um povoado, sendo anexado ao município de Taipu, na mesma data. Pela lei estadual nº 2328 foi criado o distrito de Barreto, até então, povoado, o qual foi anexado, também, ao município de Taipu.

O município de Barreto foi emancipado pela lei estadual nº 2353-A, de 31 de dezembro de 1958, sendo desmembrado de Taipu com sua sede no distrito de Barreto, ex-povoado e oficialmente instalado em 01/01/1959 (IBGE, 2010). Com a criação do município de Barreto (Bento Fernandes-RN), Taipu perdeu pela segunda vez parte de seu território cedendo àquele novo município uma área de 301, 068 km² (IBGE, 2010).

Ainda na década de 1950 foram criadas duas instituições muito importantes para a cidade de Taipu pela paróquia Nossa Senhora do Livramento. Em 1953 foi inaugurado o Centro Social Dom Bosco, para dar assistência social à população mais carente da cidade. Já em 1956 foi inaugurada a Associação de Proteção à Infância e a Maternidade de Taipu (APAMI), oferecendo à população do município os serviços de saúde que não existiam antes da criação da APAMI.

Em 1959 tem início a construção da barragem de Taipu no rio Ceará Mirim no distrito de Poço Branco. A barragem era uma antiga reivindicação do município de Taipu devido as constantes cheias e os efeitos devastadores delas na sede do município e foi alcançada pela iniciativa do prefeito Tamires Miranda, que conseguiu os recursos junto ao Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS).

Nessa época os usineiros do vale do Ceará-Mirim tinham muitos prejuízos provocados pelos alagamentos das cheias do rio nas suas áreas produtoras. O Governo Federal liberou, então, inicialmente, 60 mil contos de réis para iniciar a construção da então barragem de Taipu iniciadas em julho de 1959 prosseguindo até 1969, quando foi inaugurada já como pertencente ao novo município de Poço Branco.

O Censo do IBGE referente ao ano de 1960, no tocante a Taipu, contabilizou a população em 11.047 habitantes, sendo que 4.428 estavam na zona urbana e 6.619 na zona rural (IBGE, 1960), portanto, o município continuava tendo uma configuração de maioria da população habitando o meio rural.

No tocante à divisão territorial, o município de Taipu era constituído de 2 distritos: o de Taipu e o de Poço Branco (IBGE, 2010). Em 1963 foi criado o distrito administrativo e judiciário de Gameleira, conforme consta no Decreto-Lei nº 2990 de 03 de dezembro de 1963 (DGERN, 1963), cuja povoação se elevaria à categoria de vila. A mesma lei criou o distrito judiciário de Gameleira ficando subordinado este à comarca de Taipu.

O distrito de Gameleira foi bastante desenvolvido na década de 60, sobretudo quando da construção da BR 406, porém, o progresso não permaneceu e atualmente pouco resta naquela comunidade a não ser poucas casas e ruínas daquelas que outrora demonstrava o progresso naquela localidade. O Censo de 1960 apontou uma população de 3.361 habitantes no distrito de Gameleira (IBGE, 1960).

No dia 26 de julho de 1963, foi criado pela Lei nº 2.899, o município de Poço Branco, tendo sido desmembrado de Taipu, tornando-se município do Rio Grande do Norte e oficialmente instalado em 05 de abril de 1964 (IBGE, 2010). Pela terceira vez, Taipu cedeu parte de seu território à criação de um novo município potiguar, desta vez foi uma área de 230 km² em favor deste novo município.

O processo de emancipação de Poço Branco teve início no final dos anos 50 e como em todo movimento separatista, este também teve alguma oposição. Da parte da população de Taipu não houve manifestações contrárias ao desmembramento do distrito de Poço Branco, mas os políticos taipuenses se opuseram ao movimento prevalecendo, porém, a separação do distrito de Poço Branco.

Acontecimento significativo na historiografia taipuense foi a chegada das Irmãs do Imaculado Coração de Maria (ICM) em 25 de fevereiro de 1964 por meio de uma nova forma de experiência pastoral desenvolvida pelo então Arcebispo de Natal, Dom Eugênio de Araújo Sales, a qual determinava que a paróquia de Taipu passaria a contar com a presença dessas Irmãs a partir daquela data.

A figura 10 mostra, respectivamente, a chegada das Irmãs do ICM no aeroporto de Parnamirim-RN e a chegada na cidade de Taipu-RN.

Figura 10- Chegada das irmãs do ICM.



Fonte: Arquivo das Irmãs do Imaculado Coração de Maria (1964).

A contribuição das irmãs religiosas para a população taipuense é inestimável. Delas, a população lembra com orgulho e carinho o trabalho desenvolvido em prol da religiosidade, saúde, assistência social e educação, sobretudo na atuação na maternidade APAMI e no centro Social Dom Bosco. Em Taipu, as irmãs do ICM permaneceram por 30 anos administrando a paróquia até o ano de 1994. Residiram na cidade até 2006 quando se mudaram para Natal-RN.

Em abril de 1964 a cidade de Taipu foi tragicamente atingida pela enchente que ocorreu no rio Ceará Mirim.

Devido ao grande inverno ocorrido naquele ano, a barragem de Poço Branco, que ainda estava em construção, não suportou o grande volume de água recebida de suas cabeceiras e veio a romper-se provocando uma grande inundação ao longo do vale do rio Ceará- Mirim, chegando até Taipu e causando a derrubada da ponte rodoviária da BR 406 e a ponte ferroviária da Estrada de Ferro Sampaio Correia no distrito do Umari, ambas cortadas pelo rio Ceará-Mirim, as quais deixaram a cidade

isolada devido à tragédia dessa cheia. Conforme o relato de Saldanha Filho (1995, p.15):

Neste ano o inverno bateu forte no sertão e a barragem de Poço Branco não suportou ao aguaceiro. Arrombou e trouxe consequências imprevisíveis a população. Taipu viveu dias de horror, provocados por uma situação de calamidade, antes nunca vista. A rua fervilhando de gente com os cacarecos na cabeça, procurando os lugares mais altos da cidade para se estabelecer e o rio lá em baixo roncando sem dá trégua a ninguém. Crianças chorando, adultos gritando e a água aumentando sem parar [...] só depois de alguns dias, veio a bonança e fomos ver o que o rio deixou de bom.

O fato ocorreu numa manhã de domingo, a maior parte da população assistia à missa das 10 horas, quando de repente chegou a notícia de que a barragem estava prestes a arrombar, causando o pânico na população.

No momento da queda da ponte estavam em cima dela observando o aumento do volume da água duas pessoas, Raimundo Barbosa, conhecido por “Tetê” e um engenheiro que trabalhava na construção da barragem, ambos ficaram ilhados sobre o vão da ponte que havia desabado vindo a ser resgatados no dia seguinte por um helicóptero.

A figura 11 mostra as duas pontes de Taipu que foram destruídas pela força da enxurrada causada pelo rompimento da barragem de Poço Branco.

Figura 11 – Enchente do rio Ceará-Mirim em Taipu.



Fonte: APNSL, (1964) e CBTU, (2014), respectivamente.

No momento desse resgate ocorreu outra tragédia: um soldado do corpo de bombeiros, ao fazer uma manobra, acabou sendo arrastado pela correnteza do rio. A população foi assistida pelo governo do estado que providenciou ajuda e transporte para locomoção e remoção de objetos e móveis para a parte mais alta da cidade e esta foi visitada pelo então governador Aluizio Alves.

Após o cataclismo pelo qual passou a cidade, os moradores, aos poucos, tentavam retomar a normalidade e, apesar dos estragos, principalmente pela destruição da ponte rodoviária, algo bom podia ser visto daquela tamanha fatura aquática, que ainda segundo Saldanha Filho (1995, p. 15):

Ficaram de bom os poços para banhos de gente e animais, as vazantes para o plantio de batata doce, a festa dos vendedores de sequilho e os canoieiros das baldeações. Nestes

dias os ônibus que vinha de Natal ficava do lado da cidade, sendo o povo passado em canoas para apanhar outro que já estava na outra margem.

A passagem das pessoas era feita em canoas rústicas, em travessias arriscadas, sendo que houve algumas que chegaram a virar, permanecendo nessa situação até a reconstrução da rodovia e de uma nova ponte que teve seu traçado modificado devido a esse evento.

A situação de calamidade em Taipu foi noticiada também pelo Jornal do Brasil, o qual dizia que as águas da barragem destruída de Taipu levaram mais de 50% da lavoura do rio Ceará-Mirim (JORNAL DO BRASIL, 1964, p. 12).

O mesmo não aconteceu com as plantações de menor porte como bananeiras, cereais, verduras e hortaliças que sofreram prejuízos totais. Houve inúmeros desabamentos principalmente das casas de taipa. Pequenos aterros, canais de irrigação e outras benfeitorias ficaram seriamente danificados.

A figura 12 mostra alguns aspectos dos momentos vividos em Taipu na enchente de 1964. Trata-se da visita do então governador Aluizio Alves a Taipu por ocasião do rompimento da barragem de Poço Branco, o qual veio ver a situação dos desabrigados em Taipu, que na foto aparece ao lado da Irmã Natalina Rossetti-ICM, na época responsável administrativamente pela paróquia de Taipu. Outra imagem vista é a enchente vista na Buraca, rua que fica por trás da igreja matriz de Taipu (atual Rua Boa Ventura).

Essas imagens estão no imaginário da população taipense. Assim, o ano de 1964 foi marcado por eventos que tiraram da rotina a pacata cidade de Taipu, de desastres a alegrias, teve de tudo um pouco.

Figura 12- Imagens da enchente em Taipu em 1964.



Fonte: APNSL (1964) e João Maria Vasconcelos (2014), respectivamente.

A luz elétrica chegaria a Taipu em 24 de julho de 1965 através da Companhia de Energia Elétrica do Rio Grande do Norte (COSERN), que inaugurou a implantação do sistema de distribuição de energia no município.

Segundo o jornal O Estado de São Paulo (1965, p.3), “a energia de Paulo Afonso chegou a cidade de Taipu, sendo esta a oitava sede municipal do Rio Grande do Norte a receber o melhoramento”. Antes da chegada da luz elétrica à cidade, utilizava-se a energia do gerador a óleo diesel de propriedade da prefeitura que fornecia luz até às 22 horas. O motor, como era chamado pela população, ficava onde atualmente é o almoxarifado da prefeitura de Taipu na Praça Adão Marcelo da Rocha.

A energia elétrica distribuída pela COSERN traria mais conforto e modernidade para a cidade de Taipu, que passaria a contar com novos equipamentos eletrônicos,

possibilitando, assim, uma melhoria na qualidade de vida da população e, assim, ainda que lentamente, a cidade ia se modernizando.

A figura 13 mostra aspectos da cidade de Taipu na década de 1960.

Figura 13 - Aspecto de Taipu na década de 1960.



Fonte: Arquivo das irmãs do ICM 1 e 2 (1969), Teresinha Dias da Silva 3 (1965) e Juscelino Rodrigues 4 (1964).

Nas imagens da figura 13 vê-se a rua ao lado da matriz atual Sebastião Dias da Silva em 1964 (1), a rua da casa paroquial atual Salvina Soares de Miranda em 1964 (2), o aspecto do centro de Taipu em 1965 (3) e um desfile cívico descendo a rua principal atual Antônio Soares da Rocha em 1966 (4).

Na década de 1970, o município de Taipu tinha uma população estimada em 9.824 habitantes, dos quais 5.797 na zona urbana e 3.961 na zona rural (IBGE, 1970). Nesse período a população da zona urbana era maior do que na zona rural. Os dados revelam que, nessa época, a população urbana superou o número de habitantes da zona

rural, essas tendências já se verificavam a nível estadual e nacional.

A zona urbana de Taipu se expande nesse período onde a população habitará a parte mais elevada da cidade, chamada de “cabeços”, tendo, em sua maioria, casas de taipas e sendo carente de todos os serviços públicos, como saneamento e escolas.

A figura 14 mostra alguns aspectos da zona urbana de Taipu na década de 1970.

Figura 14- Imagens de Taipu na década de 1970.



Fonte: Ir. Natalina Rossetti, acervo de João Batista dos Santos (2014).

As imagens são, respectivamente, a rua que fica em frente à matriz em 1972 (1), o largo da igreja matriz em 1972 (2), o mercado público e o espaço onde mais tarde seria construída a praça da matriz (3) e a Rua Antônio Alves da Rocha em 1978 (4). Todas as imagens foram captadas pela Irmã Natalina Rossetti e serviam como

ilustrações dos relatórios enviados por ela à província em Teresina-PI e à sede geral da congregação do Imaculado Coração de Maria em Porto Alegre-RS.

Outros fatos de especial relevância para a historiografia de Taipu são relativos a serviços de melhorias na zona urbana, implementadas pelo governo do estado, como a implantação do banco do estado do Rio Grande do Norte (BANDERN) em fins da década de 1970, a implantação do serviço de telefonia em 1979 pela TELERN e a inauguração da escola estadual Clotilde de Moura Lima em 1977.

3.8 CONFIGURAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TAIPU DE 1980 A 2010

Em 1980, o município tinha sua população estimada em 9.370 habitantes, dos quais 5.981 estavam habitando a zona urbana e 3.389 a zona rural, tendo, assim, a maioria de habitantes na zona urbana. Nesse período, a população urbana estava maior que a rural, no entanto, houve uma redução do total de habitantes em relação ao censo anterior de 1970. No plano econômico, o município sofreria a estagnação econômica que se seguiria em anos posteriores, a qual dificultaria seu crescimento econômico.

Figura 15- Aspectos de Taipu na década de 1980.



Fonte: Washington Morais (1985), respectivamente.

A figura 15 mostra alguns aspectos desse período. Nas imagens, vê-se o aspecto do centro de Taipu em 1985. No espaço vazio à esquerda foi construído o centro pastoral no lugar do antigo prédio da coletoria estadual de rendas (1) e um desfile do grupo de escoteiros na subindo a Rua Antônio Alves da Rocha (2).

Em relação aos fatos que merecem destaque na historiografia local taipuense, está a implantação do curso técnico de magistério na escola estadual Adão Marcelo da Rocha em 1982 (antigo 2º grau), a implantação e a inauguração da adutora da Companhia de Águas e Esgotos do Rio Grande do Norte (CAERN) a qual capta água da fonte em Pureza-RN, resolvendo, assim, o problema de abastecimento da cidade também em 1982.

Em 1986 ocorreu a transferência da sede da prefeitura para o prédio que fora da antiga coletoria de rendas e a inauguração do centro pastoral Imaculado Coração de Maria, obra da paróquia de Nossa Senhora do Livramento que, além de ser um espaço de atividades da paróquia, serve também para a realização de eventos sociais e culturais da cidade. O centro pastoral foi construído no lugar onde havia o antigo prédio de coletoria de rendas.

Outros equipamentos públicos são construídos na cidade, como o hospital municipal, a escola municipal Tancredo Neves e a transferência da sede da prefeitura, que passaria a funcionar no antigo prédio da coletoria de rendas reformado para essa finalidade na Rua Antônio Alves da Rocha.

Fato marcante na história de Taipu nessa década de 1980 foi a ocorrência de abalos sísmicos ocorridos entre 1986 e 1987, causando vários danos materiais nas casas

e deixando a população assustada com os eventos sísmicos. Foi em 1982, também, que os trens de passageiros deixaram de circular, permanecendo, ainda, os de cargas. O transporte de passageiros passou a ser feito pela empresa de ônibus Expresso Cabral.

O Censo do IBGE de 1991 contabilizou em 10.450 habitantes a população de Taipu, sendo que 3.643 habitantes estavam na zona urbana e 6.822 na zona rural (IBGE, 1991), onde a população rural ultrapassou em mais da metade a da zona urbana.

A figura 16 mostra um dos principais pontos de referência e identidade cultural de Taipu, que é a praça da matriz (Praça Dez de Março).

Figura 16 - Aspectos de Taipu na década de 1990.



Fonte: João Maria Vasconcelos (1993).

Na imagem a praça estava ajardinada e com a antiga rodoviária da cidade em frente à praça. Percebe-se, também, o processo de descaracterização das casas antigas que ficam na rua em frente à praça. Neste mesmo ano de 1991 foi celebrado o centenário do município.

Nesse período da década de 1990, duas empresas foram instaladas no município, contribuindo, de certa for-

ma, para a dinâmica econômica de Taipu. Em 1991 foi criada a Tapuio Agroindústria, que produzia alimentos derivados do leite de búfala e, em 1999, foi instalada a Usina Bela Vista para a produção de álcool.

O Recenseamento do ano 2000 do IBGE contabilizou em 11.531 os habitantes município de Taipu, aumento de 1.081 habitantes em relação ao Censo anterior. Desse total, 4.133 habitantes estavam na zona urbana e 7.396 na zona rural, onde, mais uma vez, se verificou a tendência já verificada na década passada da população rural ser superior a população urbana.

A figura 17 mostra aspectos urbanos de Taipu na década de 2000.

Figura 17- Aspectos urbanos de Taipu na década de 2000.



Fonte: 1. APNSL (2000). 2. João Maria Vasconcelos (2002)

Vê-se nas imagens o desfile cívico do grupo de escoteiros Dom Bosco em 2000 (1) e a praça da matriz inaugurada em 2002 (2). A cidade continua tal qual se apresentava nas décadas anteriores, com exceção de algumas transformações pontuais ocorridas nesse período, como a transformação da praça da matriz por exemplo.

A cidade passa a contar com o ensino superior por meio da Universidade Vale do Acaraú e dá-se o início da difusão da telefonia móvel por meio de instalações de antenas de sinais de telefonia celular, bem como o uso da internet.

A seguir traçaremos o perfil da cidade de Taipu na atualidade para melhor entender os processos de mudanças ocorridos nela com a chegada da ferrovia.

3.9 O PERFIL DA CIDADE TAIPU E SUAS DINÂMICAS URBANAS

Apresentamos a cidade de Taipu para investigar as razões de ser dessa cidade e para melhor compreender os processos de transformações ocorridas nesse espaço com a chegada da ferrovia. Isso é o que faremos neste capítulo e, para tanto, nos utilizamos do aporte teórico fornecido pelo brilhante trabalho de Ione Rodrigues Diniz Morais (1999), a quem recorreremos para nos fornecer os subsídios necessários à compreensão da cidade de Taipu²¹. Segundo Morais (1999, p. 23), é possível apreender a cidade de várias formas e nessas formas de abordagem sobre a cidade se encontra a produção e a organização do espaço.

É o que pretendemos explicar a seguir, qual seja, a organização e a produção do espaço urbano de Taipu. Para tanto, esse estudo está ancorado na perspectiva das inter-relações espaços-temporais conforme Morais (1999, p.25), em que pese evidenciar as transformações espaciais ocorridas na cidade de Taipu ao longo de sua histó-

21 O trabalho de Ione Rodrigues Diniz Morais versa sobre a dinâmica espacial de Caicó, cidade do Seridó potiguar. Embora as escalas sejam dissonantes, esse trabalho foi-nos essencial para compreender a dinâmica urbana de Taipu-RN.

ria, a sua expansão urbana e as funcionalidades do território urbano (área central, centro histórico, área extra urbana etc.).

Dessa forma, visamos, assim, apreender o espaço urbano que, para Morais (1999, p. 26), “em sua organização demonstra a estrutura da sociedade, cristalizando os processos que em seu interior são engendrados”, nos quais se demonstram as multiplicidades de suas faces que permitem a simultaneidade de processos díspares como a articulação-divisão e a integração-exclusão (MORAIS, Op. Cit.). Assim, o espaço urbano se apresenta com suas múltiplas faces, seus antagonismos, dinamicidade, mutabilidade, simbolismos e complexidades.

No ano de 2010 havia 11.836 habitantes em Taipu, segundo Censo daquele ano. Destes, 4.084 habitavam a zona urbana e 7.752 a zona rural. Dessa vez também a população urbana se mostrou superior em quantidade a da zona urbana.

Em 2014, a população foi estimada em 12.334 habitantes, segundo os dados mais recentes do IBGE em relação ao município. A economia está baseada na indústria de mineração (Campel S/A), na agroindustrial (Tapuio Agroindustrial S/A), no comércio, no extrativismo, na agricultura, nos serviços e no funcionalismo público. A produção agrícola, conforme os dados mais recentes do IBGE (2010), estão concentrados na banana, castanha de caju, mamão, manga e algodão herbáceo.

Os equipamentos urbanos da cidade são evidenciados no quadro 2.

Quadro 2-Equipamentos públicos de Taipu.

Praças	4
Quadras de esportes	2
Agência de correios	1
Correspondentes bancários	1
Delegacia de polícia civil	1
Destacamento de polícia militar	1
Centro social	1
Biblioteca pública	2
Clubes recreativos,	2
Mercado público	1
Hospital	1
Escolas estaduais	3
Escola municipal	1
Creches	3

Fonte: elaborado pelo autor (2015).

Apoiada em Correa (1995), Morais (1999, p.249) sustenta que entre os processos e formas aparece um elemento mediatizador que viabiliza os processos sociais para que estes originem formas espaciais que são os processos espaciais. Para a autora, esses processos constituem-se num processo de forças na qual o movimento de transformação da estrutura social, o processo, se efetiva espacialmente, refazendo a espacialidade da sociedade (Op. Cit.), dessa forma essas forças atuando no tempo são postas em ação pelos agentes modeladores do espaço, o que permite localizações e realocações das atividades e da população na cidade (idem).

Nesse nosso estudo damos destaque para a Área Urbana, Área Central, Centro, Centro Histórico e Subúrbio, posto que sejam esses espaços onde se evidenciam as transformações ocorridas na cidade de Taipu com a chegada da Ferrovia. Assim, passamos a tratar cada uma dessas formas espaciais relacionadas a cidade de Taipu.

Para Moraes (1999, p. 27), “o espaço urbano se constitui multifacetado, antagônico, dinâmico, mutável, simbólico, complexo” e nessa complexidade o processo de urbanização deve ser entendido no âmbito da reestruturação das relações entre o campo e a cidade e, portanto, através de uma perspectiva histórica onde tal proposição requer a compreensão de que o avanço da urbanização decorre tanto do incremento de uma economia urbana como da própria transformação do mundo agrário (Op. Cit.).

Consideramos analisar neste nosso trabalho a zona urbana de Taipu, a área central, o centro histórico e o núcleo central e a zona periférica do centro dentro da categoria de processos espaciais analisados pela autora já citada.

A zona urbana de Taipu se configura como sendo a área que enquadra desde a direita da BR-406 a sul, passando pela margem do açude da estrada de ferro e estádio municipal, a leste, a rua Boa Ventura (por trás da igreja matriz) ao norte até o cemitério, a oeste.

O conjunto habitacional na margem esquerda da BR 406 e a zona de ocupação denominada Baixa do Papagaio, próxima ao cemitério, estão na periferia da cidade ou na chamada área de expansão da mesma. A figura 18 mostra a configuração da zona urbana de Taipu.

Figura 18. Zona urbana de Taipu.



Fonte: elaborado pelo autor com base cartográfica do Google Earth (2014).

A configuração urbana de Taipu pode ser entendida do ponto de vista histórico sob a ótica de três períodos distintos, a saber: o primeiro período compreende desde a zona de ocupação inicial às margens do rio Ceará-Mirim, onde atualmente está o centro histórico, até a altura da casa paroquial. O segundo período é a fase de expansão ocorrida com a chegada da ferrovia que ocorre a partir da Rua Antônio Alves da Rocha até o largo da estação ferroviária. O terceiro período se dá com a expansão da área urbana subindo a Rua Antônio Alves da Rocha (presentemente Geraldo Ferreira da Cruz) até a BR 406 .

Segundo informações da prefeitura de Taipu (2012), a zona urbana é formada por 36 ruas, 4 praças e 10 travessas. Dentre essas, as ruas principais são a Rua Antônio Alves da Rocha, principal, e a rua Vereador Geraldo Ferreira da Cruz, aquela da “linha pra baixo”, esta “da linha pra cima”, referência à linha do trem que corta a cidade em sentido Leste-Oeste, onde serve como demarcador das referidas ruas. Essas artérias viárias cortam a cidade em sentido norte-sul.

A conformação da Área Central na cidade resulta do processo de centralização. Esses processos e formas somente passaram a ser sistematicamente considerados pelos estudiosos de fenômenos urbanos a partir do começo do século XX e constituíram-se no foco principal, não apenas da cidade, mas também de sua hiterlândia. Nela concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada e os terminais de transporte inter-regionais e intraurbanos (CORREA, 1999 apud MORAIS, 1999, p.249).

O espaço que identificamos como Área Central em Taipu se configura da seguinte forma: quanto ao espaço, delimita-se entre a Rua Sebastião Dias da Silva, Praça Frei Damião, Praça Dez de Março, largo do mercado público até o início da Rua Antônio Gomes da Costa na confluência da rua Cel. Manuel Eugenio.

Caracteriza-se pela centralização das atividades do setor terciário, ligadas ao setor de serviços como o comércio, transportes, saúde, gestão pública, alimentação, diversão, bancos, feira, entre outros segmentos.

Figura 19 - Área central de Taipu.



Fonte: Base cartográfica Google Earth (2014). Imagens João Batista dos Santos (2012-2014).

A figura 18 mostra a área central de Taipu captada pela ferramenta Google Earth. Na área central de Taipu estão localizados comércios (farmácias, supermercados, armazém de construção, eletrônicos, moveis etc.), serviços públicos (representados pela presença da Câmara de vereadores e do Fórum Judiciário - sede da comarca de Taipu), os pontos de taxis e moto táxis, o mercado público e o seu largo onde se realiza a feira aos domingos. Das quatro praças existentes na cidade, duas estão na ara central que são a Praça Frei Damião e Praça da Matriz (Praça Dez de Março).

O centro histórico de Taipu se localiza dentro do perímetro da Área Central. Nele se localizam alguns prédios que se configuram como monumentos culturais da cidade, como a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Livramento, o prédio do mercado público construído na década de 1950, a casa paroquial, casarão do início do século XX, as casas antigas da Rua Salvina Soares de Miranda e da rua em frente à matriz, ruas de casas antigas geminadas que remetem à tradição portuguesa. É possível identificar os traços de uma

arquitetura neocolonial na cidade de Taipu no casarão e no armazém da família Praxedes, em frente ao mercado.

No centro histórico de Taipu se sobressaem novos elementos arquitetônicos que agridem a formação inicial do lugar.

Figura 20 – Centro histórico de Taipu.



Fonte: Autoria desconhecida (2008). Disponível em: em:<www.franciscooguiablogspot.com.br>. Acesso em 28 out. 2014.

A figura 20 mostra uma imagem aérea do centro histórico de Taipu, pois não há a preocupação pelos órgãos públicos em se preservar os prédios antigos da cidade e de valor histórico.

Ultimamente vem se intensificando a descaracterização do centro histórico com a substituição das antigas casas por construções ‘modernas’ ou pela falta de preservação dos prédios que ainda resistem, como é o caso da sede dos escoteiros. Outros foram demolidos, como foi o prédio da antiga delegacia de polícia civil, datada de 1889

ainda, quando Taipu era distrito de Ceará-Mirim e, ultimamente (2014), o casarão da família Gonçalves também foi demolido.

A área circunvizinha ao núcleo central e que se caracteriza pela presença de comércios, serviços, gestão pública e residências compreende a parte que começa da Rua Antônio Alves da Rocha, à altura da casa paroquial, até o largo da estação ferroviária que se configura como eixo principal da cidade de Taipu. Nela se encontra a sede da prefeitura, a escola estadual Joaquim Nabuco, mais antiga instituição de ensino do município, a biblioteca pública, a secretaria de assistência social e algumas residências.

É por essa artéria que a cidade se conecta com a BR-406, nela cruzam-se os veículos vindos de Natal, Ceará-Mirim e os que são oriundos de João Câmara e Poço Branco. Os veículos oriundos de Macau e outros municípios passam pela BR 406 fora da zona urbana. Nesse núcleo central se destacam as residências e o comércio.

Figura 21- Zona urbana de Taipu.



Fonte: Base cartográfica do Google Earth (2014). Imagens João Batista dos Santos e Google Earth (2014).

Próximo à saída da cidade se encontra o hospital municipal, próximo à rua Geraldo Ferreira da Cruz está a Escola estadual Adão Marcelo da Rocha e a creche Francisca Assis do Nascimento, que são os três agentes públicos presentes na parte “de cima” da cidade. Paralela à rua Antônio Alves da Rocha está a rua Antônio Gomes da Costa, vulgo Rua do Fogo, segunda maior rua da cidade. Nela se encontra a quadra esportiva e a escola estadual Clotilde de Moura Lima e predomina residências e comércio.

A ferrovia corta a cidade em sentido Leste-Oeste dividindo-a em duas partes. O largo da estação fica na confluência da Rua Antônio Alves da Rocha com a Rua Antônio Gomes da Costa, a praça senador João Câmara e a travessa Geraldo Lins (oficialmente a estação ferroviária localiza-se na travessa Geraldo Lins).

Aliás, a cidade de Taipu tem suas peculiaridades. Ela é delimitada paralelamente em três partes; pelo rio Ceará-Mirim em sua margem direita onde fica o matadouro público e a Rua Boa Ventura, última rua do perímetro urbano, sendo o delimitador da área urbana na parte norte da cidade.

A ferrovia, como já citada anteriormente, corta a cidade já citada anteriormente em sentido Leste-Oeste e, se observadas em fotos e mapas, ver-se-á que ela está paralela ao rio Ceará-Mirim e à BR 406 que delimita a zona urbana na parte sul. Respectivamente, são a primeira, a segunda e a terceira estrada que davam acesso à cidade, sendo a mais recente a BR-406.

Ao concluir esse recorte historiográfico, percebemos que a produção do espaço em Taipu foi construída ao lon-

go dos séculos XVI e XVIII, vindo consolidar-se na segunda metade do século XIX. A este processo de criação do espaço urbano de Taipu teve-se como fundamental fator a construção da capela de Nossa Senhora do Livramento onde, em seu entorno, surgiram as primeiras residências do que é hoje o centro histórico da cidade.

A expansão urbana deu-se pela chegada da ferrovia, em 1907, que propiciou o deslocamento do centro geográfico da cidade para o entorno do largo da estação ferroviária.

Já na década de 1960 começa uma nova reconfiguração espacial em direção à BR 406, onde são ocupados a parte alta da cidade, construindo-se casas, em sua maioria, da população mais pobre, o que gerou, em anos posteriores, certa segregação espacial em decorrência do fato de a nova parte de ocupação territorial ser predominantemente de pessoas carentes.

Os equipamentos públicos viriam no final da década de 1960 com a construção da escola Nossa Senhora do Livramento (posteriormente Adão Marcelo da Rocha) em 1969 e o hospital municipal em 1987. Outra forma de ocupação do território urbano de Taipu é a periferia da cidade vulgarmente denominada Baía da Coruja, constituída até o final da década de 1990 por casas de taipa e sem acesso a condições dignas de serviços públicos. Entre 1997 e 1999 as casas de taipas foram substituídas por casas de alvenarias e as ruas foram pavimentadas com paralelepípedos.

Em meados dos anos 2000, uma nova área de ocupação populacional foi verificada em Taipu. Dessa vez, à margem esquerda da rodovia BR 406, na vulgarmen-

te chamada Baía do Papagaio. Recentemente (2012) foi inaugurado um conjunto habitacional em nova área de expansão urbana de Taipu, na estrada que vai para o Arisco dos Barbosas, além da BR 406.

A seguir, no próximo capítulo, veremos como as transformações espaciais causadas pela chegada da ferrovia se desdobraram na cidade de Taipu e verificaremos a memória da ferrovia impressa na cultura local.



A plataforma dessa estação é a vida desse
meu lugar. É a vida!

Milton Nascimento.

4



A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE EM TAIPU-RN: TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MEMÓRIA

Para entender os processos que determinaram as mudanças na zona urbana de Taipu com a chegada da ferrovia, nos valem os estudos do professor Gervácio Batista Aranha, da Universidade Federal de Campina Grande-PB, que traça uma análise substancial das ferrovias na Paraíba e no Nordeste brasileiro onde transpomos a escala para nossa realidade local, ou seja, o município de Taipu.

De igual valor foram as fontes bibliográficas encontradas nos jornais do IHGRN, nos relatórios do governo federal encontrados na hemeroteca da Biblioteca Nacional e os estudos de Maria do Livramento Miranda Clementino,

que contribuíram para enriquecer o nosso estudo esses referenciais teóricos foram de fundamental importância para a nossa compreensão sobre as ferrovias e para reconstruir história e a memória da ferrovia em Taipu-RN.

É necessário que tenhamos a noção de como surgiu a referida EFCRN. O faremos nesse esforço de síntese no início deste capítulo para, em seguida, tratar propriamente da ferrovia em Taipu-RN.

4.1 A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

A concessão para a construção dessa ferrovia foi dada pelo Governo Imperial em 1870, período em que deveria ser construída uma ferrovia que fizesse a ligação do porto de Natal com o vale do rio Ceará-Mirim, porém, a concessão não teve efeito prático, pois a construção não foi levada a efeito.

Passados 34 anos após a concessão dada para a construção da EFCRN em 1904 é que começaram, de fato, as obras dessa ferrovia já no regime do governo republicano.

Nesse ano houve uma grande seca no Nordeste que atingiu drasticamente o Rio Grande do Norte, causando sérios prejuízos a lavoura e forçando a migração de milhares de pessoas para a capital do estado. A ferrovia surgiu, então, como uma solução para amparar os flagelados em frentes de trabalho e, ao mesmo tempo, para facilitar o escoamento da produção do Seridó e do vale do Ceará-Mirim para Natal, além de estabelecer o transporte de passageiros na região.

Aranha (2006, p.52) afirma que as ferrovias do Nordeste foram marcadas por interesses privados de toda or-

dem, interesses à mercê do então jogo político praticado pelas elites provinciais ou estaduais do contexto do Estado brasileiro. Conforme Aranha (2006, p.33):

As reivindicações ferroviárias coladas ao discurso da seca, cujas estratégias enunciativas, pela sua enorme capacidade para sensibilizar, tinha sua eficácia explicada pela maestria com que exploravam politicamente a imagem do “sofrimento”.

Como visto acima, o flagelo da seca era uma das estratégias políticas para se construir ferrovias neste ou naquele lugar, dada sua eficácia nos discursos dos políticos que solicitavam estradas de ferro para suas respectivas regiões. Ainda de acordo com Aranha sobre a seca como fator para se construir ferrovias, diz ele que se reivindicavam ferrovias baseando-se em dois argumentos. Segundo Aranha (2006, p.95):

1) a necessidade de empregar os braços dos indigentes ociosos que não tinham trabalho proveitoso em que se ocupassem, e que não devia receber esmolas e continuar na ociosidade; 2) a necessidade em que se achava o Governo de proteger essas províncias para o futuro contra uma nova invasão desse flagelo.

Como é sabido, quando ocorre uma grande seca há sempre o fluxo migratório de uma grande massa de retirantes que deixam as zonas afetadas pela estiagem em

busca de melhores condições no litoral, principalmente na capital do estado. No Rio Grande do Norte essa situação foi vivenciada e o governo encontrou na construção da EFCRN uma solução emergencial para dar ocupação aos milhares de retirantes que chegavam à capital potiguar.

Aranha (2006, p.96) argumenta, entretanto, que “nunca foram construídas tantas estradas de ferro com tanta disponibilidade de mão de obra e a um preço tão baixo”. E que “sob esse aspecto, o flagelo [da seca] representava um momento propício às construções ferroviárias”, posto que “seus proprietários fossem entes públicos ou privados, não tinha que despender grandes somas para cobrir as despesas relativas à força de trabalho” (ARANHA, 2006, p.96).

Tais políticos utilizavam o fenômeno da seca por meio de dramatizações em seus discursos fabricados teatralmente com finalidade política para atrair recursos para seus projetos (ARANHA, 2006, p.97) ou seja, eram encenações unicamente eleitoreiras. Os políticos que lançavam mão dessas representações dramáticas, em que o pano de fundo era a seca, reivindicando algum benefício público, logo perceberam que era este o caminho para sensibilizar e conseguir o apoio necessário para os seus projetos, bem como, perceberam que era uma prática que rendia retorno imediato, segundo Aranha (2006, p. 98).

Por isso, geralmente se tornava fácil e cômodo justificar a construção de estradas de ferro em nome do combate aos efeitos da seca. Como esses fenômenos eram periódicos, “justificava-se construir estradas de ferro no momento em

que esse fenômeno ocorresse pensando na prosperidade que adviria nos anos em que ele não se manifestasse” (ARANHA, 2006, p.100).

Sobre os pedidos de construção de ferrovias, Aranha (2006, p.172) diz que no último quartel do século XIX e nas primeiras décadas do XX cruzavam-se solicitações de toda parte para se construir trechos ou ramais ferroviários que eram, segundo ele, reivindicados de todos os lados, sendo os pedidos de novas concessões solicitados constantemente na imprensa e nas instâncias parlamentares.

No entanto, (ARANHA, 2006, p.173, grifo nosso):

Tratava-se de concessões que, uma vez executadas e abertas ao tráfego, tornavam-se ferrovias isoladas no interior das províncias [mais tarde estados], sem comunicação com áreas adjacentes, ou ferrovias que cruzavam-se por acaso ou convergiam para o mesmo ponto.

No caso da EFCRN ela se conectava a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz ao chegar ao porto de Natal. A previsão seria que ela também pudesse se conectar a outras ferrovias no Ceará e na Paraíba.

A construção de novas estradas de ferro aceleraria os esforços no sentido de desenvolver a rede de comunicações do estado, entretanto, (CLEMENTINO, 1985, p.82:

A função dinâmica das ferrovias estaduais foi atropelada pelo seu atrelamento aos programas federais de combate às secas e asfixiada pelos Interesses menores, clientelistas, da oligarquia

local, resultando em seu lento processo de Implantação).

A EFCRN deveria se orientar pelo vale do rio Ceará-Mirim, margeando-o, e depois seguiria em direção às cidades da Região Central e do Seridó do Rio Grande do Norte como Lajes, Angicos e Caicó, como fora previsto no projeto inicial da ferrovia, além de outras cidades que demonstrassem um regular desenvolvimento. Foi assim o primeiro projeto da chamada Comissão de Estudos e Obras contra os efeitos da Seca, cuja sede estava localizada no RN.

Segundo Clementino (1985, p.82) a EFCRN era uma antiga aspiração dos proprietários rurais do vale do Ceará-Mirim para ligar por via férrea a produção açucareira ao porto de Natal.

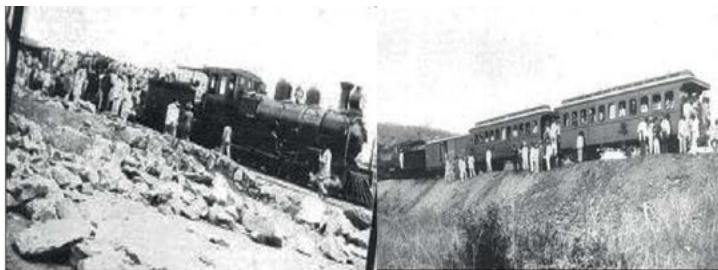
Atenderia aos interesses dos comerciantes da capital, cujo dinamismo comercial estava sendo ofuscado por Macaíba, uma vez construída a ferrovia seria possível escoar para Natal a produção algodoeira da região central. Permitiria o estabelecimento de uma ligação entre a viação férrea do Ceará e as linhas da *Great Western of Brazil Railway* que se estendiam de Natal até Recife.

Pretendia-se com a EFCRN viabilizar também o escoamento da produção de cidades do interior que demonstravam significativo desenvolvimento econômico. a intenção de trazer para esse porto a produção do interior do estado, principalmente da zona do Seridó considerada à época, a mais rica do território potiguar, por ser ali colhido o algodão mocó, rival do algodão colhido no Egito (IBGE, 1954, p.113).

Iniciada em 1904 as obras de construção da EFCRN prosseguiram por dois anos até ser inaugurada 11/06/1906 no trecho entre Natal e Ceará-Mirim.

A figura 22 mostra o trem inaugural da EFCRN.

Figura 22-Trem inaugural da EFCRN.



Fonte: Disponível em <<http://www.novomilenio.com.br>> Acesso em 18 out. 2014.

As imagens mostram o trem inaugural estacionado em local ermo onde não é possível localizar qual cidade seria, se Extremoz ou Ceará-Mirim, pois ambas foram inauguradas no mesmo dia. No entanto, é um registro histórico para a memória ferroviária do RN. Neles pode-se ver a locomotiva que inaugurou a citada ferrovia (a esquerda), já na outra imagem, vê-se os dois últimos vagões da composição, provavelmente os carros que conduziram o presidente Afonso Pena e a comitiva das autoridades presentes ao evento da inauguração da EFCRN.

A orientação do traçado da ferrovia dirigia-se para a parte central do estado, partindo do litoral para alcançar o vale do rio Ceará-Mirim, descendo a serra da Borborema até alcançar o rio Piranhas-Açu, de onde prosseguiria até Caicó.

A construção da EFCRN esteve, no início, entregue ao engenheiro Sampaio Correia, e foi esse profissional quem projetou a linha acompanhando o rio Potengi, partindo de

Natal, para alcançar, depois, o vale do Ceará-Mirim até Taipu (IBGE, 1954, p.113). Mais tarde a ferrovia passaria a se chamar Estrada de Ferro Sampaio Correia em sua homenagem.

Em extensão, é a maior do estado com 381 km (IBGE, 1954, p. 17), sendo dividida em dois trechos que é o eixo central e o ramal de Macau.

A ferrovia foi administrada pela União até o dia 01/12/1908, quando foi repassada à firma Proença & Gouveia, a qual firmara contrato de arrendamento da ferrovia por meio do decreto N° 7.186 de 19/11/1908 (RMOV, 1908, p. 112).

Começaria, assim, um longo período de trocas administrativas da EFCRN, que ficava se alternando entre a iniciativa privada e a União, o que afetaria significativamente a construção da ferrovia, que passou longos anos parados por falta de recursos ou de entendimentos técnicos sobre os traçados a serem adotados pelos arrendatários e o Governo Federal.

Entre 1908 e 1957 a EFCRN foi administrada, alternadamente, pelo governo federal e pela iniciativa privada, até a formação da RFFSA, ocasião na qual foi incorporada à União.

4.1.1 O eixo central da EFCRN

O eixo central da EFCRN parte de Natal chegando até São Rafael-RN, às margens do rio Piranhas-Açu. O traçado original, porém, previa que se alcançasse a cidade de Caicó-RN, mas, o projeto não foi realizado como previsto e os trilhos nunca chegaram ali.

A inauguração do trecho Natal-Ceará-Mirim deu-se em 11/06/1906 com a inauguração das estações de Extremoz e Ceará-Mirim respectivamente, contando com a presença do então presidente da República Afonso Pena que veio ao estado para essa finalidade.

Seguiu-se, nos anos posteriores, os trabalhos de abertura de novos trechos como entre Itapassaroca e Taipu em 15/11/1907, entre Taipu e Baixa Verde (atual João Câmara-RN) em 12/10/1910.

Seguindo o traçado proposto no projeto, a linha alcançou Pedra Preta em 1913, Lajes (então Itaretama) em 1914. Na década de 1920 os trabalhos de construção do trecho foram suspensos. A Angicos e São Romão (atual Fernando Pedroza-RN) a ferrovia chegou em 1933, de onde seguia para São Rafael chegando ali em 1949 com a inauguração da estação.

A figura 23 mostra as estações que compõem o eixo central da EFCRN.

Figura 23- Estações do eixo central da EFCRN.



Fonte: 1-pt.db-city.com/Brasil (2013). 2 e 3- João Batista dos Santos, (2014). 4-joacamaraesuashistorias (2010). 5-Wagner Rodrigues, (2009). 6-embuscadenovoscaminhos (2011). 7-Hudson Araújo (2012). 8-Fundação José Augusto (2009). 9-Valdeques Junior (data ignorada).

Respectivamente, são elas, Extremoz-RN (1), Ceará-Mirim-RN (2), Taipu-RN (3), João Câmara-RN (4), Pedra Preta-RN (5), Lajes-RN (6), Fernando Pedrosa-RN (7), Angicos-RN (8) e São Rafael-RN (9).

Todas essas estações elencadas acima se revestem de importância histórica para as respectivas cidades em que estão localizadas, entretanto, as de Extremoz têm importância histórica sobressalente por conservar a característica arquitetônica original de sua inauguração ocorrida em 13 de junho de 1906.

Já a de São Rafael não existe mais, ela foi submergida pela inundação causada pelo enchimento do lago da barragem Armando Ribeiro Gonçalves de Assú-RN, assim como toda a cidade antiga de São Rafael. Quando a nova São Rafael foi construída, já não havia mais atividade ferroviária entre Angicos e São Rafael, razão pela qual a estação não foi reconstruída.

A novidade do novo meio de transporte traria a modernidade para a pequena vila de Taipu, o que seria um novo modo de viver e perceber as temporalidades que passariam a ser demarcadas pelas chegadas e saídas dos trens que, até 1910, tinham como ponta dos trilhos a vila de Taipu no eixo central da EFCRN.

4.1.2 O ramal de Macau-RN

Ao longo da construção da EFCRN foram feitas mudanças no traçado original da ferrovia que a levaria para o sentido oposto ao planejado, ou seja, em vez de seguir para o sul, o traçado foi transportado para o norte, com a intenção de alcançar a região salinera do estado po-

larizada na cidade de Macau, que seria o ponto final do ramal.

Assim, o ramal de Macau começou a ser construído em 1918 e demoraria inacreditáveis 43 anos para ser concluído já em 1962. A Pedro Avelino-RN chegou em 1922 quando a estação foi ali inaugurada, seguindo até Afonso Bezerra-RN ali chegando em 1950, daí partindo para alcançar Macau concluindo assim a construção do ramal com a inauguração da estação daquela cidade.

A figura 24 mostra as estações do ramal Natal-Macau.

Figura 24 - Estações do ramal Natal-Macau.



Fonte: 1- Marcos Calaça (2009). 2-rnafonsobezerra (2009). 3- estações ferroviárias do nordeste (2013).

No ramal de Macau há apenas 3 estações que são, respectivamente, as estações de Pedro Avelino-RN (1), Afonso Bezerra-RN (2) e Macau (3).

Destas, a mais antiga é a de Pedro Avelino, inaugurada em 1922, a de Afonso Bezerra possui configuração arquitetônica da década de 1950, época de sua inauguração, e a de Macau (3), inaugurada em 1962, foi construída em concreto armado e marquise, ao invés de alpendre, diferenciando-se das demais estações do ramal.

Todas, porém, têm suas características peculiares, o que lhes conferem, por meio de tais características, a im-

portância histórica para a memória da EFCRN e das cidades a que pertencem. No entanto, as estações de Pedro Avelino e Afonso Bezerra se encontram atualmente (2014) em estado de abandono, ameaçando desabar por falta de cuidados.

A construção desse ramal era uma reivindicação dos salineiros da zona polarizada em Macau que esperavam uma ferrovia desde o final do século XIX, no entanto a construção desse ramal alterou o projeto original prejudicando assim a região do Seridó. Segundo Clementino, (1985, p.82, aspas do original):

Se por um lado os salineiros conseguiram incluir um ramal não projetado e levá-lo até Macau [...], os latifundiários do Sertão perdidos na discussão de "quais as fazendas ficariam ao pé da linha do trem" nunca conseguiram que a ferrovia atingisse o Seridó e a mesma deteve-se na cidade de São Rafael. Acrescente-se a escassez de verbas necessárias o que implicava a morosidade dos serviços.

A perda do Seridó para a região salineira deu-se conforme visto acima: por questões burocráticas e políticas dos fazendeiros da região do Seridó, onde os salineiros conseguiram fazer com que o ramal fosse transposto no sentido oposto àquele traçado que fora previsto originalmente, no qual Caicó perdeu de uma vez por todas a oportunidade de ter os trilhos da ferrovia em seu território, pois, os trilhos alcançaram até São Rafael, como visto anteriormente no tópico Eixo Central da EFCRN.

4.1.3 Mudanças de nomenclaturas e situação atual da ferrovia

A ferrovia demorou 56 anos (1906-1962) para ficar totalmente pronta e nesse intercurso ora era arrendada à iniciativa privada, ora retornava ao controle da União. Em ambos os casos, sofria crises financeiras e mudanças de ordem técnicas, porém, mesmo com esses percalços, a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte serviu como importante via de circulação de mercadorias e passageiros na região por onde passava.

A EFCRN passou por alterações de nomenclatura. Em 1939 teve seu nome alterado para Estrada de Ferro Sampaio Correia, em homenagem ao engenheiro responsável pela sua elaboração e construção, no ano seguinte foi integrada a Rede Ferroviária do Nordeste-RFN, já em 30/09/1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal-RFFSA, que unificou as 42 ferrovias existentes no Brasil, criando um sistema regional composto por 18 estradas de ferro da qual faziam parte a EFCRN, passando a chamar-se Companhia Ferroviária do Nordeste-CFN, porém, na prática, era mais conhecida por RFFSA.

As mudanças de nomenclaturas não significaram investimentos no setor de transporte ferroviário, pois o Governo Federal pouco investiu em ferrovias na década de 1950, resultando em decadência e sucateamento do material rodante das ferrovias país a fora.

Fruto de grandes empecilhos políticos e administrativos, a EFCRN passava por graves crises, beirando a decadência. Na década de 1950, como foi demonstrado no artigo de Umberto Peregrino publicado na revista A Careta, pode-se

ter uma nítida ideia de como se encontrava a dita ferrovia em 1957 (A CARETA 1957, p.6):

Nos últimos anos laboriosamente, lentamente sempre cresceram um pouquinho os trilhos, encruados, que ora atinge através de ramais divergentes, Angicos e Afonso Bezerra [...] na marcha em que vão os trabalhos, com pouco os trens estarão correndo até o porto salineiro de Macau. Era isso tudo que refletíamos enquanto o trem rolava, sem pressa, sobre a antiga linha tão antiga quanto ele próprio [...].

O relato apresenta uma crítica contundente do estado de abandono pelo qual passava a ferrovia naquele período depois da alegria da inauguração em 1906. A ferrovia perfurava o Sertão adentro, porém, em ritmo lento “porque o ímpeto que a criou bem depressa arrefeceu” (A CARETA, 1957, p.6). Os trilhos chegaram a Lajes em pleno sertão, mas lá ficaram parados durante 20 anos, sem que houvesse avanço nas obras de prolongamento da ferrovia.

Ainda nesse relato do já citado cronista, tem-se uma noção da péssima qualidade dos serviços oferecidos pela Estrada de Ferro Sampaio Correia (A CARETA, 1957, p.6):

É essa, pelo menos, a impressão que dão os carros, cujos bancos, primitivos ainda se apresentam, às vezes com o estofamento furado, ao passo que as venesianas das janelas desabam sobre as cabeça ou o braço dos passageiros que insistam em mantê-las suspensas, os sanitá-

rios são imundos e os lavatórios não tem água [...]. Quanto ao horário, não existe senão para sobressaltar os clientes das vacas com que Jose Soares nos espera na estação de Taipu. Fora daí não tem hora para nada, nem pode mesmo, pois se vai caminhando a uns 10 quilômetros por hora, de repente estaca num ermo qualquer e se deixa ficar por uns 15 a 20 minutos enquanto retempera as forças... È por isso que ao ponto final, Afonso Bezerra, chega sempre com atraso que tanto pode ser de 8 horas, como de 2,3,4 ou 5. Na hora é que não chega nunca e as cidades já sabem disso de modo que não se preocupa nem se aflige [...].

Percebe-se, assim, como se achavam os vagões dos trens, as dificuldades de se concretizar os trabalhos de expansão da estrada de ferro que chegavam se arrastando em Angicos e Afonso Bezerra, as precariedades em que se encontravam as paradas no percurso realizado pelos passageiros entre outras coisas que nos mostram o estado deplorável da citada estrada de ferro.

E, assim, com essa precariedade, o transporte de passageiros do ramal continuaria, quando, na década de 1970, começam a dar sinais de estagnação. Começam, então, a ser desativadas paradas com pouco movimento e há a diminuição de trens circulando.

O transporte de passageiros de Natal a Macau ocorreu até outubro de 1982, quando os trens de passageiros foram suprimidos. Na década de 1980 o transporte de passageiros foi realizado somente por empresa de ônibus,

mais precisamente pela empresa Expresso Cabral. Ela realiza, desde então, a mesma rota do ramal ferroviário Natal-Macau pela BR 406.

Na década de 1990 foi a vez dos trens de cargas deixarem de circular pelo ramal. Em 1996, a RFFSA foi privatizada e as suas linhas divididas por várias empresas como a MRS Logística, a Ferrovia do Centro Atlântica – FCA e Estrada de Ferro Vitória-Minas²². Com a liquidação da RFFSA, o ramal foi desativado e desde então não circula mais trens pelo ramal Natal-Macau.

Os trechos dos ramais Natal-Macau e Natal-Angicos da antiga EFCRN está desativado. O processo de desativação da ferrovia deu-se a partir de 1996, com o leilão da malha ferroviária do Nordeste em 1996. Em 1998 deu-se a extinção da RFFSA, que era quem administrava as ferrovias no Rio Grande do Norte.

A Companhia Ferroviária do Nordeste (atual Transnordestina Logística S.A) obteve a concessão da Malha Nordeste pertencente à RFFSA em leilão de privatização realizado em 1997. Essa empresa tem como principal controladora a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), detentora de aproximadamente 76% de seu capital. A empresa pretende devolver à ANTT um dos trechos que tem 479 km, sendo boa parte no Estado do Rio Grande do Norte, que vai de Macau (litoral norte do Estado), passando por Natal, à Nova Cruz, na divisa com a Paraíba.

22 A privatização foi uma das alternativas do governo FHC para retomar os investimentos no setor ferroviário, concedendo linhas públicas para que a iniciativa privada pudesse explorar o transporte de cargas. No entanto, as concessionárias não se interessaram pelo transporte de passageiros, essencial num país de dimensões continentais, que foram quase totalmente extintos no Brasil.

Há, nesse sentido, promessas de reativação do ramal Natal-Macau para servir de escoamento da produção salinera, como acontecia outrora. O projeto envolveria a reativação da linha férrea ligando Macau à Natal e a estruturação de um novo ramal interligando as cidades de Macau e Mossoró, que aproveitaria, ainda, o potencial turístico e do setor de carcinicultura da região²³.

Mesmo que a malha seja devolvida à ANTT, não se tem uma definição clara sobre o que fazer com a ferrovia. Alguns trechos encontram-se obsoletos e sem viabilidade econômica, segundo a empresa²⁴. A concessionária pretende fazer o reaproveitamento dos materiais que ainda podem ser aproveitados e aqueles que não estão mais em serventia tendem a virar ferro-velho.

E, assim, a história ferroviária do estado do Rio Grande do Norte corre o risco de desaparecer, como ocorreu na Estrada de Ferro Mossoró-Souza-PB, onde os trilhos do ramal entre Areia Branca e Alexandria foram todos retirados criminosamente, restando somente as estações ferroviárias para contar a história dessa ferrovia.

Situação não menos otimista é a da antiga EFCRN, onde os trilhos permanecem mas estão se deteriorando à ação do tempo ou estão sendo ocupados de forma irregular com construções às margens dos trilhos. Quanto às estações, com exceção da estação de Montanhas, Pedro Velho e São José de Mipibu que já foram demolidas, as

23 Disponível em: <<http://www2.uol.com.br/omossoroense/070605/regional.htm>>. Acesso em 20 jul. 2014.

24 Disponível em <<http://economia-do-rn.blogspot.com.br/2011/09/ofim-das-concessoes-ferroviarias-no-rn.html>>. Acesso em 20. Ago. 2013.

demais que ficam entre Nova Cruz e Macau permanecem em situações diversas.

Algumas estações foram tombadas e servem como centros de culturas (Ceará-Mirim e Angicos), outras passam por situações ameaçadoras correndo o risco de ruir, tamanha falta de preservação, como é o caso de Pedro Avelino e Afonso Bezerra, que se encontram em estado de abandono. Já as estações de Pedra Preta, João Câmara e Taipu serviram ou servem como residência de ex-funcionários da extinta RFFSA. Como já dito anteriormente, a estação de São Rafael foi demolida, sendo a única da EFCRN que não existe mais.

4.2 A FERROVIA CHEGA A TAIPU

Os trabalhos da ferrovia que pretendia fazer a penetração do sertão potiguar prosseguiram no ano de 1906, estando, já nesse ano, concluído o trecho até Ceará-Mirim, como visto anteriormente acima.

Em visita técnica feita a convite do engenheiro chefe da construção da ferrovia, José Luís Batista, os jornalistas do jornal A República estiveram no canteiro de obras entre Itapassaroca e Taipu, onde anotaram (A REPÚBLICA, 1907 p.2):

O trecho em construção de Itapassaroca a Taipu numa extensão de onze quilômetros está com quase todo o leito pronto faltando apenas terminar algumas obras de arte das vinte e cinco que comporta e ultimar o movimento de terras nos dois quilômetros antes do Taipu. Este trecho representa um trabalho

extraordinário, por que talvez não tenha mais de um quilometro em terreno plano.

Tais obras eram: corte na pedra de 820 metros de extensão e 5 metros de profundidade, seguidos de aterros de 1.500m de extensão e 5m de altura, logo adiante de Itapasaroça, a ponte do riacho Gameleira de 10 metros de vão com 6,5m de largura, firmada em pilares de granito, corte adiante de Gameleira de 8 metros de profundidade escavado na rocha, cortes e aterros sucessivos de 3 a 8 metros até Taipu numa extensão de 4 km.

Essas obras foram realizadas em pouco mais de dois meses de trabalho, com uma média de 1.500 homens. Os trabalhos desse trecho foram dirigidos pelo engenheiro residente Benevides e sob a fiscalização do engenheiro Barroso (ibid). Em primeiro de agosto, o leito da estrada até Taipu estaria pronto, 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.

Naquela data da visita deveria se começar os trabalhos das estações de Natal e Taipu. Os dormentes para o assentamento dos trilhos já estavam distribuídos ao longo da estrada até Taipu.

Com o mesmo teor, foi publicada uma nota no jornal O Diário de Natal em 08 de abril de 1906 que noticiava a conclusão dos trabalhos da ferrovia em Ceará-Mirim e o prosseguimento até Taipu (DIÁRIO DO NATAL, 1906, p.1):

Sabemos que quarta-feira próxima ficará definitivamente concluída o assentamento dos

trilhos dessa estrada até Ceará Mirim, ultimamente veio do sul o material rodante para a inauguração desse tráfico, que será logo depois que o ministro aprovar as tarifas. Finda a construção do trecho prosseguirão os trabalhos para a Villa de Taipu.

Devido aos contratemplos pelos quais passou a construção da ferrovia, que foi planejada desde 1870, mas que só agora já no início do século XX havia saído do papel e posta em construção, qualquer notícia era recebida com grande entusiasmo, posto que a EFCRN havia sido por muito tempo almejada e agora se fazia uma realidade.

Segundo Aranha (2001, p.277), no Brasil “de acordo com certo engenheiro ferroviário, todo empreendimento de certo alcance no setor de ferrovias envolve a construção simultânea de linhas telegráficas”. Poucas comunidades do interior tinham ou vieram a ter o privilégio de contar com um posto telegráfico, “via de regra, só as possuem [possuíam] as que também contam [contavam] com o privilégio de terem sido contempladas por uma estrada de ferro” (ARANHA, 2001, p.278, grifos nossos).

4.2.1 A inauguração da estação telegráfica da EFCRN em Taipu

Era, então, o telégrafo um ícone da modernidade que era ansiosamente aguardado por todas as comunidades. O telégrafo operava a informação de forma rápida, instantânea, levava ao encurtamento das distâncias, contribuindo, nas comunidades que dele dispunha, para redefinir as noções de espaço-tempo, conforme Aranha (2001, p.278).

E foi então que a pequena vila de Taipu recebeu a instalação da estação telegráfica pela comissão de construção da EFCRN, tendo sido esta inaugurada em 30 de setembro de 1906, pelo engenheiro chefe da comissão de construção da referida ferrovia, o engenheiro Carneiro Rocha, que enviou um telegrama dando ciência do ocorrido e fazendo publicar o fato na edição do dia 02 de outubro de 1906 do jornal Diário do Natal. Eis o texto do telegrama enviado de Taipu à redação do referido jornal:

S.P Taipu, 30-9-906

Redação–Diário do Natal-

Acabo [de] inaugurar [a] estação telegraphica [da] Villa [de] Taipú motivo pelo qual [o envio a] essa redação [de] congratulações por este melhoramento neste estado. (Diário do Natal, 02.10.1906, p. 2)²⁵.

A redação do jornal agradeceu o telegrama enviado e saudava o engenheiro Carneiro Rocha por mais esse melhoramento no estado do Rio Grande do Norte. A estação telegráfica fazia parte do projeto da Estrada de Ferro que, além de facilitar a comunicação entre o corpo técnico da comissão de construção da Estrada, atenderia, também, à população local.

A pequena vila de Taipu que, desde 10 de março de 1891, tornara-se município, tendo sido desmembrado de Ceará Mirim, só conheceu o progresso econômico e so-

25 Como é sabido, não se colocam artigos e preposições na redação de telegramas, por isso os grifos foram incluídos por nós para facilitar a leitura do texto.

cial com a chegada da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte inaugurada no dia 15 de novembro de 1907²⁶. Em seu traçado, a ferrovia adentra na cidade de Taipu pela localidade de Boa Vista, onde foi inaugurada, na mesma data, a parada de Pitombeira.

A ferrovia alcança Taipu partindo da cidade de Ceará-Mirim pelo distrito de Itapassaroca.

4.2.2 A inauguração da estação ferroviária de Taipu

Sobre as estações ferroviárias e suas inaugurações numa ou noutra localidade, Aranha (2001, p.373) diz que eram encaradas como o maior acontecimento “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”. Realizavam-se, então, nessas ocasiões, grandes festas públicas regadas com fogos de artifícios, banda de música e discursos políticos (que não podiam faltar: nem os políticos, nem os discursos), além de banquetes para convidados especiais.

Foi assim em Taipu quando, naquele 15 de novembro de 1907, o tão famoso trem chega à cidade 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 dar ciência do ocorrido.

E, assim, uma comitiva encabeçada pelo governado do estado, Antônio de Melo e Souza, saiu de Natal em direção a Ceará-Mirim e daí, rumo a Taipu para a solenidade de

26 Sua inauguração mereceu até uma nota do jornal O Estado de S. Paulo de 16 de novembro de 1907, da distante São Paulo. <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/rgn/taipu.htm>>. Acesso em 15 de agosto de 2013.

inauguração da estação ferroviária daquela vila. A comitiva chegou à vila depois do meio-dia, tendo saído de Ceará Mirim às 11h e 30min, depois de alguns atrasos.

Conforme nos mostra 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):

À estação aguardava a chegada do trem, não só o pessoal técnico da Estrada, como uma compacta multidão que prorrompeu em vivas e aclamações a comissão construtora, era imensa a alegria, a satisfação que se notava em todo aquele povo. As 12 1\2 foi servido um *lanche* a todos os convidados. Nessa ocasião o ilustre Dr. José Luiz, engenheiro chefe da comissão, proferindo brilhante discurso, declarou inaugurada a estação do Taipu e agradeceu a presença do governador do estado e a dos demais convidados àquela festa do trabalho. O Exmo. Governador, em substancioso discurso mostrou-se satisfeito com o que vira e enalteceu os esforços e a competência da comissão construtora da estrada, cujos trabalhos honravam a engenharia brasileira [...].

A estação de Taipu foi oficialmente inaugurada pelo engenheiro José Luiz Batista, engenheiro chefe da comissão de construção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, representando naquele momento o governo federal. No discurso, o governador Antônio de Melo

Souza enalteceu a construção do prolongamento da ferrovia e da estação, as quais “honravam a engenharia brasileira” nas palavras do referido governador.

Depois do lanche, os convidados percorreram a Vila onde o governador esteve na intendência sendo recebido pelo intendente (prefeito) Cel. Manuel Eugênio, o qual proferiu um discurso à comitiva presente, que assim se expressou “Senhores os reverendos serviços da comissão de engenheiros é uma cousa dita e feita, por cima de pau, por cima de pedras, do diabo enfim! Muito que bem” (DIÁRIO DO NATAL, 1907, p.11), gritou Manuel Eugênio.

O intendente, em sua fala, se referia às dificuldades por que passou a ferrovia até ser construída efetivamente e quando da chegada da mesma a Taipu causou uma intensa euforia externada no discurso do intendente que refletia o sentimento geral, tanto do poder público local quanto da população em geral, pois, a partir desse instante, a Vila passaria a contar com esse novo meio de transporte, símbolo da modernidade e do progresso que se almejava transpor para a cidade.

Às 14h30min o trem deu o sinal de partida. A saída o povo prorrompeu em vivas à comissão, à Taipu, etc.

O jornal A República escreveu a respeito da chegada da ferrovia em Taipu (A REPÚBLICA, 1907 p.2):

Segundo comunicação recebida pelo Dr. José Luís Baptista digno engenheiro chefe da Comissão de estudos e obras contra os efeitos das secas neste Estado, deverá ter chegado hoje à estação de Taipu a ponta dos trilhos da

estrada em construção. A estação do Taipu está situada no km 56.

Ainda segundo a nota do jornal, o serviço de movimento de terra achava-se atacado até o km 60, estando o leito completamente pronto até o km 58.

O evento deveria ser divulgado nos meios de comunicação para dar maior visibilidade à obra do governo federal que, de certa forma, servia como prestação de contas por parte da Comissão de construção da ferrovia chefiada pelo engenheiro José Luís Batista. Por telegrama enviado pelo ministro da viação e obras públicas foi autorizado ao engenheiro chefe inaugurar a estação de Taipu no dia 15 (A REPÚBLICA, 1907, p.1).

A inauguração da estação de Taipu foi destaque no jornal A República que, sobre a solenidade, escreveu (A REPÚBLICA, 1907, p.1):

Realizou-se ontem a inauguração do trafego do Ceará-Mirim, na sessão de Itapassaroca a Taipu, cuja estação está colocada no km 56. Não podia haver melhor comemoração para o dia da Republica que essa grandiosa festa [...]. E assim onde compreenderam as populações marginais à linha compareceram em massa à cerimônia da inauguração. Às 10 horas da manhã, partia da estação da Coroa, toda engalanada o trem inaugural, no qual tomaram passagem além de distintas famílias, cavalheiros e representantes da imprensa, o Exmo. Governador do Estado acompanhado

do seu secretário e ajudante de ordens, o Dr. José Luiz, engenheiro chefe, e mais auxiliares da construção da linha.

O trem era puxado pela máquina TAIPU, uma poderosa locomotiva americana, tipo *Baldwin*, construída em julho daquele ano, com todos os aperfeiçoamentos necessários à primeira viagem, “portando-se admiravelmente, como podemos verificar ao ver o trem subir a toda velocidade a grande rampa da Aldeia Velha” (Op. Cit.). A viagem da Coroa até Ceará-Mirim durou 53 minutos, chegando a Ceará-Mirim tomaram o trem muitas distintas famílias, autoridades e cavalheiros daquela localidade.

Durante a viagem, a música do Batalhão de Segurança tocou constantemente. Ao passar o trem na povoação de Boa Vista, local onde iria ser feita uma parada, soltaram-se muitas girândolas.

E continua a matéria da inauguração da estação de Taipu (A REPÚBLICA, 1907, p.1):

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 que com o chefe local, coronel Manoel Eugenio a frente [...] por entre o espocar de foguetes aclamou entusiasticamente o Exmo. Sr. Governador do Estado, o senador Pedro Velho e a comissão de engenheiros.

Nos diversos salões da estação haviam sido armadas mesas de doces. Numa delas tomaram parte as altas autoridades do Estado e da EFCRN. Houve muitas saudações, dentre as quais se destacaram as falas do engenheiro José Luiz Batista, congratulando-se com o Estado pela inauguração do novo trecho, a do Governador Antônio de Melo e Souza, agradecendo mais esse melhoramento que viria aumentar os meios de defesa contra a seca e salientar a boa impressão que lhe causara a perfeição de construção da nova linha vencendo enormes dificuldades e a fala do engenheiro Leite Junior, enaltecendo os méritos incontestáveis do engenheiro Sampaio Correia, que dera início a construção da ferrovia.

Quando partiu de volta o trem inaugural, a comitiva foi aclamada por toda a população de Taipu, que estava apinhada na estação, foram dados vivas entusiásticos à República, ao governador do Estado, ao senador Pedro Velho, ao Dr. Augusto Lyra, ao Dr. Alberto Maranhão e à comissão de engenheiros (A REPÚBLICA, 1907, p.1). A bajulação política, como de praxe, esteve presente também nesse momento histórico de Taipu.

Em 18 de novembro de 1907 foi publicado no jornal A República o anúncio da abertura do tráfego dos tens regulares até a estação de Taipu, de acordo com o novo horário estabelecido pela EFCRN (A REPÚBLICA, 18/11/1907, p. 1) a respeito da abertura do tráfego entre Taipu e Natal. 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, 1907, p.2, grifos nosso):

Rio, 18

Grato comunicação telegrama abraço afetuosamente distinto amigo que tão dignamente preside destinos [do] Rio Grande do Norte pela inauguração da estação [do] Taipu na estrada de ferro central, velha, legítima aspiração [dos] nossos conterrâneos. Cordiais saudações. Tavares de Lyra, ministro da justiça.

Os eventos alusivos à inauguração da estação ferroviária de Taipu foram conhecidos na então capital federal, a cidade do Rio de Janeiro, por se tratar de uma obra federal, razão pela qual o evento também foi registrado nos principais jornais de circulação nacional.

Sobre a importância das estações, Aranha (2001, p.410) diz que 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 telégrafo e o telefone. A população se dirigia às estações para resolver praticamente todos os interesses da coletividade em suas relações com o mundo externo e vice-versa, tanto dos pontos de vista econômico e político quanto dos pontos de vista afetivos e sociais.

A figura 25 mostra o largo da estação ferroviária de Taipu em foto tirada no ano de 1964.

Figura 25 - Largo da estação ferroviária de Taipu em 1964.



Fonte: Juscelino Rodrigues da Silva (1964).

Nessa imagem já se vê a expansão urbana mostrada nas primeiras casas erguidas na Rua em frente à estação. Essa é, também, a imagem mais antiga que mostra a estação ferroviária de Taipu.

Foi um grandioso espetáculo. Um evento à altura desse que é o grande símbolo de modernidade e da engenharia mecânica, o trem. O famoso trem à vapor com sua locomotiva “Maria Fumaça” expelindo as labaredas de fumaça saídas de suas entranhas para anunciar que o progresso havia chegado à pequena vila do Taipu. Nesse sentido, afirma Aranha (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 extramamente 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, determinadas pelo ritmo imposto pelo novo meio de transporte que chegava à vila, posto que a 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 cidade²⁷.

Trata-se da intensificação da vida no sentido mais amplo do termo, conforme alude Aranha (ARANAHA, 2001, p.401):

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 conseqüente 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 à Taipu, a mudança sentida pela chegada da ferrovia foi a expansão urbana que transpassou 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 à estação ferroviária, havia até uma pensão próxima à estação, bem como bares. Desses espaços de sociabilidade de que fala

27 O suburbano aqui deve ser entendido como meio físico literalmente posto. Na época da chegada da ferrovia, a sede era construída tão somente na zona urbana.

Aranha, em relação à 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 espaços²⁸.

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. 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).

4.2.3 A memória da ferrovia nas falas dos taipuenses

O significado cultural da estação de Taipu transparece na fala das pessoas por nós entrevistadas, as quais nos revelam as memórias que elas têm a respeito da ferrovia em Taipu. Para Suzete Maria do Nascimento, as memórias da estação se referem ao tempo em que ela esperava o trem para se dirigir até Extremoz, onde ia lavar roupas com suas companheiras de profissão:

la na terça feira de madrugada e chegava na quinta feira [...] pesava a roupa aqui na calçada [da estação], tinha uma balança que pesava e botava nos carros [vagões] e a gente ia

28 Só para efeito de satisfazer a curiosidade dos leitores, o baixo meretrício existe em qualquer cidade do interior do Rio Grande do Norte e em Taipu não poderia ser diferente. Segundo contam os mais antigos moradores da cidade, estes locais ficavam na chamada Rua da Buraca, já próxima ao rio Ceará-Mirim, atualmente a Rua Boa Ventura.

nos carros, eu e um bocado [de gente] era a finada Mariinha de Pedro Amanço, a finada Juvita, a finada Maria do finado Til, isso tudo era minhas amigas de ida pra Extremoz. Ai tinha um povo que morava lá [Extremoz] e só voltava na quinta-feira, bem no beijo [sic] da lagoa. O trem passava de 5 hora e já chegava aqui [em Taipu] de noite se num [sic], atrasasse, as vezes quebrava, a gente ficava de Ceará-Mirim pra cá, ai a gente ficava a noite todinha esperando alguém pra socorrer pra chegar aqui de manhã [no outro dia].Tinha o movimento do horário [o trem horário].O povo ficava botando mercadoria pra vender, os meninos ficava vendendo água, siquilio [sic], tudo isso era o movimento ai [se refere a plataforma da estação], no armazém guardava-se “as cargas que vinha, banana, essas coisas assim, carregava e botava aqui [no armazém]”. (INFORMAÇÃO VERBAL)²⁹.

Essa entrevista foi dada na estação de Taipu, local onde Suzete mencionava os fatos vividos por ela apontando para a plataforma da estação, o armazém, os espaços em volta da estação, as casas que existiam e que não existem mais. Já Maria Zélia dos Santos Miranda se refere à estação quando havia o movimento dos trens de carga e, segundo ela, “achava tão bonito que eu corria pra olhar” (INFORMAÇÃO VERBAL)³⁰, ao se referir à passagem do trem transportando o sal de Macau.

29 Entrevistada Suzete Maria do Nascimento.

30 Entrevistada Maria Zélia dos Santos Miranda.

Sobre a estação: “a estação era bom que restaurasse ela, voltasse a funcionar, seria muito bom pra todos” (INFORMAÇÃO VERBAL), é importante pra cidade, complementou.

Antônia Maria Calixto lembra-se de alguns moradores que residiram na estação, como Zé de Cisto e Ivanildo Miranda, se referindo aos trabalhadores da RFFSA que moravam na estação de Taipu (INFORMAÇÃO VERBAL)³¹. Já Maria da Conceição de Souza Lopes, sobre a estação de Taipu, disse que:

A estação, eu acho assim, ela uma história, a história de Taipu, por que quando eu comecei a vim pra Taipu já existia ela, eu sempre admirei muito ela, seria uma pena se destruísse a estação. Lembro que morava ali uma senhora, chamada dona Raimunda, morava lá muito tempo, era costureira, levava roupa pra ela costurar, era assim que nem tua mãe [se refere à mãe do autor e entrevistador que também é costureira e mora na estação], era mulher de ferroviário, dona Raimunda, eu num me lembro bem do nome do marido dela, ele só vivia mais no meio do mundo assim, que trabalhava [...] eu lembro muito dela [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)³².

Para Maria da Conceição, a estação faz parte da história da cidade, a qual lhe causa admiração pela sua forma arquitetônica. Ela também faz menção aos antigos e atuais moradores da estação.

31 Entrevistada Antônia Maria Calixto.

32 Entrevistada Maria da Conceição de Souza Lopes.

A respeito da estação, relatou Almerinda da Silva Duarte, “a estação era bonita, perfeita, era nova ainda, o chefe era seu Arlindo [...] o movimento era demais, muita gente, embarcava, saltava, apanhava fardo, tudo” conta Almerinda Duarte (INFORMAÇÃO VERBAL)³³. Francisco Itamar do Nascimento, a respeito da estação, relata:

Falar sobre a estação ferroviária ai vem lembrar os bons tempos de criança são muitas emoções como diz "Roberto Carlos" neste tempo era muito difícil televisão na casa das famílias taipuenses, e quem tinha era conhecido como rico [...] e a estação era ponto de diversão para o pessoal assistir as novelas daquela época. Assistia com minha mãe as novelas o Astro, Pai Herói e Dona Beija (da extinta Manchete) e a série chamada Ri Tim Tim que era de um cachorro muito inteligente. Era engraçado na hora da novela quando vinha o trem o povo que estava assistindo se levantava todos para ver o trem e os seus passageiros. Com o tempo o trem só transportava sal, e as pedras de sal que caía o povo ia buscar para temperar as panelas neste tempo acho eu que ninguém comprava sal em Taipu (risos) lembro o dia que o povo esperava o trem que vinha trazendo Aluizio Alves, todo mundo de verde com lencinho na mão [...]. (INFORMAÇÃO VERBAL)³⁴.

33 Entrevistada Almerinda Duarte.

34 Entrevistado Francisco Itamar do Nascimento.

Aqui Francisco Itamar se refere à televisão pública que havia no largo da estação ferroviária, onde tinha dois bancos de alvenaria e uma casinha com uma televisão na qual a população que não tinha televisão em casa se reunia para assistir, geralmente das 18 às 22 horas. O destaque aqui é para o fato de as pessoas pararem de assistir para verem o trem passar pela estação ferroviária, conforme conta o entrevistado. Outra lembrança de Francisco Itamar foi o trem que trouxe até Taipu o então governador Aluizio Alves, o chamado “trem da esperança”.

Francisca de Assis Barbalho, em suas lembranças sobre a estação, faz alusão saudosista ao tempo do movimento dos passageiros que se verificava na estação:

Quando as pessoas ficavam ali na estação, eu via o pessoal vendendo sequilho, e aquelas pessoas ficavam assim ansiosas, quando aquelas pessoas chegavam [os passageiros dos trens] era só alegria, quando o trem saía o pessoal ficava triste. (INFORMAÇÃO VERBAL)³⁵

O relato demonstra o quanto as pessoas iam para a estação ficar observando a passagem dos trens e o movimento que se verificava nela quando da chegada e partida dos trens.

Em todos os relatos se verifica, de modo geral, que a estação de Taipu servia como fator de referência cultural e arquitetônica para cidade, sendo ela o local para onde

35 Entrevistada Francisca de Assis Barbalho.

convergiam as pessoas em busca de novidades e congratamento.

A leitura da paisagem de Taipu à época da inauguração do trecho ferroviário no município foi feita pelos jornalistas do jornal o Diário do Natal (19/11/1907, p.1) que estiveram presentes na inauguração do trecho da EFCRN entre Natal e Taipu e fizeram uma análise sobre as impressões percebidas pela comitiva que veio participar da inauguração da estação de Taipu.

O relato traz as impressões sobre o trecho entre Itapassaroca (Ceará-Mirim-RN) e Taipu. Segundo o texto publicado no jornal, o trecho foi trabalhoso, notando-se nele muitos cortes em pedras puras e grandes aterros, muitos bueiros e uma sólida ponte sobre o rio Gameleira, afluente do Ceará-Mirim. Os trabalhos da estrada de ferro estavam prosseguindo e já iam além da vila de Taipu, afirma o jornal citado (1907, p.1).

Sobre os efeitos devastadores da estiagem que ainda continuava naquele ano, o jornal salientava a situação desoladora que foi observada na paisagem local pela comitiva que veio na inauguração da estação em Taipu (DIÁRIO DO NATAL, 1907, p. 1):

É pena que aquela zona tão produtiva, uma das que mais manda algodão a nosso mercado, esteja completamente devastada pela seca, sem uma folha verde e o mato nas más condições. Uma perspectiva triste e desoladora para o visitante, mas que não esmorece aquela gente forte e acostumada a essa inclemência do tempo. Venha o inverno e aquilo se transfor-

mará em um verdadeiro oásis e então o algodão não faltará para a estrada.

Apesar da paisagem desoladora e dos efeitos climáticos causados pela seca que afetava a produção do algodão, havia a esperança de que, com a chegada do inverno, houvesse uma transformação na região que, segundo o texto acima, era uma região promissora na cotonicultura. As chuvas chegaram em 1909 e foram recebidas com muito entusiasmo conforme consta na edição do jornal *O Diário do Natal* (1909, p.1):

De Macaíba, São Gonçalo, Ceará-Mirim, Taipu, Jardim de Angicos, Assú, Mossoró e de todos os pontos servidos pela linha *Great Western* até Guarabira, tivemos notícias de boas chuvas de anteontem para ontem. O rio Ceará Mirim desceu com boa enchente. Consta que o Curimataú também correu. As chuvas parecem ter se estendido por todo estado.

Ao que tudo indica, as chuvas vieram com muita força e se espalharam por todas as regiões do estado, renovando a esperança de que 1910 fosse um ano mais produtivo e auspicioso para os agricultores e produtores do estado.

4.2.4 A locomotiva imprime novos ritmos temporais

A locomotiva, ao estabelecer, desde sua origem no século XIX até as primeiras décadas do século XX, um novo padrão de velocidade, provoca um profundo impacto na vida cotidiana

das comunidades contempladas com o equipamento, segundo Aranha (2001, p. 341). A locomotiva integrava, assim, seus efeitos, juntamente com outros recursos técnicos surgidos no século XIX. Para Aranha (2001, p. 341):

Certo historiador é de opinião que, ‘por suas características mesmo, desorientam, intimidam, perturbam, confundem, distorcem, alucinam. No mínimo porque escalas potenciais e velocidades envolvidas nos novos equipamentos e instalações excedem em absoluto as proporções e as limitadas possibilidades de percepção, força e deslocamento do corpo humano.

Por ser o primeiro transporte terrestre da era moderna, o trem realmente implica em um padrão de velocidade até então desconhecido pela humanidade, que demarca uma nova dinâmica à circulação das mercadorias e permite o deslocamento rápido ao corpo do homem, “advindo daí a ideia, que se generaliza no século XIX, de que o novo meio de transporte, ‘por um artifício de aceleração’, contribui para a supressão de distância, e, por conseguinte, para o encolhimento do espaço” (ARANHA, 2001, p. 342, grifos do original).

Deve-se considerar que o tempo implicado na modernidade representado pelo trem é bem diferente da anterior, quando toda comunicação por terra era feita no lombo de animais. Segundo Aranha (2001, p.342, aspas do original):

Ocorre uma aceleração do tempo para “devorar” o espaço, atravessando rapidamente as montanhas, os vales e os rios - ao que poderíamos acrescentar a travessia não menos rápida pelos vários aglomerados urbanos, distritos, vilas, pequenas ou grandes cidades, encolhendo o espaço entre o campo e a cidade, o subúrbio e o centro, as áreas industriais e os mercados consumidores etc.

Estava, assim, implantado um novo ciclo na dinâmica das vilas, cidades e aglomerados urbanos por onde os trilhos das estradas de ferro passavam e que seriam responsáveis por criar uma nova forma de perceber o espaço-tempo com a nova figura do trem. Teresinha Dias da Silva, em seu relato sobre a ferrovia, diz: “Vim da Paraíba com um ano e quando abri os olhos pra Taipu já ouvia falar do trem, e viajei muito de trem, viajava pra Ceará-Mirim, Natal, Extremoz, e quem queria ficar em qualquer lugar daqui pra lá [...], o trem era às 10 horas” (INFORMAÇÃO VERBAL)³⁶.

A figura 26 mostra duas locomotivas da EFSC que trafegavam pelo ramal Natal-Macau. Trata-se da locomotivas nº 2 e nº 100, respectivamente, que circulavam por Taipu, quando se dirigiam para Macau ou Angicos na década de 1950.

36 Entrevistada Teresinha Dias da Silva.

Figura 26 - Locomotivas da EFSC.



Fonte: IAPHACC (2014).

O ritmo da vida dos taipuenses passou por mudanças significativas com a chegada do transporte ferroviário. Ele possibilitou uma nova forma das pessoas perceberem os novos ritmos temporais ditados pelas chegadas e partidas dos trens, bem como ritmos sociais, percebidos a partir da abertura do mundo para os moradores da pacata cidade do Taipu, até então isolados nos limites do território, quando muito se dirigiam à Ceará-Mirim a pé.

4.2.5 A abertura do tráfego entre Taipu e Natal

Entre 1907 e 1910 Taipu foi ponta de linha da EF-CRN, isso significa que a estação terminal era a vila do Taipu, onde o trem fazia as manobras de retorno à Natal e, às vezes, “dormindo” na vila do Taipu. Ser ponta de linha dava certo “*status*” para o local pois era para onde convergiam as maiores atenções da ferrovia, tanto do ponto de vista administrativo como de utilização pelos passageiros e pelos produtores que usavam o trem para escoar as suas cargas.

A ligação de Taipu com a capital do estado pelo trem deu-se três dias após a inauguração da estação ferroviária em 18 de novembro de 1907.

Figura 27-Tabela de horário do trecho Natal-Taipu em 1907.

EDITAL
De ordem do engenheiro Chefe, faz-se saber que a partir de hoje, 15 de novembro de 1907, iniciará o tráfego entre a parada de Itapassaroca e a Estação de Taipu o horário de segunda-feira, nas datas 18 do corrente, até ao acordo com a Tabela abaixo:

HORARIO
- VOLTAS -

SEGUNDAS, QUARTAS E SEXTAS-FEIRAS

Estações	DISTANCIAS		HORAS	
	Kilometros	CHegada	Partida	
Natal				8,30 m
Igapô	4	8,36 m		8,38
Caixa d'agua	13	8,56		9,02
Extremoz	17	9,10		9,12
Ceará-mirim	34	9,46		9,54
Itapassaroca	43	10,16		10,28
Taipu	60	10,40		

VOLTA
TERÇAS, QUINTAS-FEIRAS E SÁBADOS

Estações	DISTANCIAS		HORAS	
	Kilometros	CHegada	Partida	
Taipu	60			2,00
Itapassaroca	43	2,22		2,24 m
Ceará-mirim	34	2,46		2,54
Extremoz	17	3,28		3,30
Caixa d'agua	13	3,38		3,44
Igapô	4	4,02		4,04
Natal		4,10		

Natal, 16 de novembro de 1907.
João Cassio Rodrigues de Sousa.

Fonte: Diário do Natal, 1907, p.2.

Conforme visto na tabela acima, o trem saía de Natal às 8h30min chegando à Taipu duas horas e dez minutos depois da partida na capital, às 10h40min. O trajeto inverso era realizado partindo-se de Taipu às 14h e chegando a Natal às 16h10min.

O tráfego foi aberto e a população pode assim utilizar os trens para os deslocamentos entre as cidades de Ceará-Mirim, Extremoz e Natal, conforme indica a tabela de horários (Figura 27) publicada no jornal Diário do Natal na edição de 16 de novembro de 1907 anunciando a operacionalização do trecho entre Itapassaroca e Taipu.

O trajeto passava por 5 estações e 2 paradas. As estações eram Natal, Igapô, Extremoz, Ceará Mirim e Taipu. Caixa d'água e Itapassaroca eram as paradas. O trem partia às segundas, quartas e sextas-feiras. A viagem de retorno eram as terças, quintas e sábados. E assim permaneceu Taipu como ponta de linha até o ano

de 1910, quando foi inaugurada a estação do distrito de Baixa Verde.

Segundo Aranha (2001, p. 343), tabelas como essas eram estampadas cotidianamente na imprensa e funcionavam como símbolos de um novo tempo, o tempo da modernidade representada pelo trem. E para que ninguém perca o horário “numa época em que o relógio de pulso ainda não se popularizara, as companhias ferroviárias colocam na plataforma das estações, à vista de todos, relógios para que possa ficar de olho nos horários de chegada e/ou partida dos trens” (ARANHA, 2001 p.343).

Dos trens, dona Teresinha Dias da Silva relatou que:

Tinha o motriz que vinha até João Câmara toda noite, de Natal a João Câmara, saía mais ou menos as 17 horas de Natal e voltava no outro dia de manhã. E tinha o horário, um trem chamado horário, esse passava aqui de 10 horas. Então falava-se que ele ia se acabar por que começou a se quebrar, quebrava muito. (INFORMAÇÃO VERBAL)³⁷

Aqui, dona Teresinha Dias apresenta um relato de suas vivências de quando utilizava o transporte ferroviário, em que se recorda do trem chamado motriz que vinha de João Câmara-RN e o trem chamado horário que tinha esse nome por que passava todos os dias naquele mesmo horário, ou seja, às 10 horas da manhã. Ela fala, ainda,

37 Entrevistada Teresinha Dias da Silva.

dos problemas que começavam a surgir com os trens que quebravam constantemente.

Almerinda Duarte, sobre o trem de passageiros, relata sobre a divisão social que havia nos vagões de primeira e segunda classe:

Tinha aqueles vagão [sic] que era de primeira classe, os de segunda classe, tinha os maquinistas, o guarda freio, aqueles que trabalhavam em cima dos trens, era só aquele vagão, não tinha aquele compartimento de quarto [de dormir] não, era só os bancos. E o do trem horário tinha aquele carro só de levar bagagem, pra os interior, pra Macau, Baixa Verde, aqui na estação o povo esperava na sexta feira, era farinha, loiça [sic] que chamavam guarujau [sic], manga, coco, aquilo tudo pra o sertão. (INFORMAÇÃO VERBAL) ³⁸.

Os vagões de primeira classe ofereciam melhores condições de viagem aos passageiros, sendo mais confortáveis que os de segunda classe, conforme o relato acima.

4.2.6 Construção do trecho além de Taipu e acidentes na ferrovia

Os trabalhos da construção da EFCRN prosseguiram no ano de 1908. Em 15 de novembro de 1908 chegava do Rio de Janeiro à Natal o Cel. Soares de Gouveia, chefe da firma Soares & Proença, contratante do trecho de Taipu a Caicó e o engenheiro José Joaquim da Costa Junior, responsável pela construção do referido trecho (DIÁRIO DO

NATAL, 1908, p.2). Como previsto no projeto inicial, a EF-CRN deveria se orientar pela região central do estado até alcançar a cidade seridoense de Caicó, partindo de Taipu.

Os estudos e algumas construções foram realizadas na direção de Caicó, mas foram logo abandonadas pelas mudanças no novo projeto de criação do ramal que se seguiria em sentido oposto, para Macau. A intenção do projeto inicial era fazer a integração das principais regiões produtoras do estado e, assim, facilitar a comunicação e o escoamento da produção para Natal.

Devido ao rigoroso inverno do ano de 1912, foram registrados vários acidentes na estrada de ferro no trecho entre o quilômetro 25 e 56 da estrada de ferro. O Relatório do Ministério de Viação e Obras no ano de 1912 faz menção a alguns acidentes que ocorreram no trecho entre Taipu e Ceará-Mirim. Um desses acidentes foi o de um trem de passageiros que descarrilou no KM 54 (RMOV, 1920, p.49-50):

À falta de escoamento e natureza do lastro em grande parte argiloso, a antiga linha do quilômetro 25, Raposa, ao Quilômetro 56, Taipu, sofreu, a ponto de, por algumas vezes ser interrompido o tráfego. Houve nessa época diversos descarrilamentos, mas sem importância. Entretanto, a 13 de julho, no quilômetro 54, o trem horário descarrilou, resultando a morte de uma passageira de 2ª classe. O desastre deu-se na curva em nove graus e em rampa, motivado, parece, por um defeito do

carro, ou *trucks*, que não funcionavam bem na ocasião.

Foram tomadas as medidas urgentes no tocante à conservação da linha e reparos do material rodante para que o tráfego voltasse a funcionar normalmente depois desses acidentes.

Curiosamente, 86 anos depois, o último acidente registrado pela RFFSA ocorreu no trecho entre Taipu e Ceará-Mirim em 28 de julho de 1998, também num período de inverno pelo qual passava o Rio Grande do Norte, que causou fortes erosões nos trechos ferroviários, assim como ocorreu nos primeiros acidentes da EFCRN. A figura 28 mostra o acidente ocorrido em 1998 entre Taipu e Ceará-Mirim.

Figura 28- Acidente de trem da RFFSA.



Fonte: Disponível em: <www.estacoesferroviariasdonordeste.com.br> Acesso em 20 out. 2014.

O trem estava composto por 18 vagões carregados de sal que vinha de Macau-RN quando passou entre os distritos de Taipu e Ceará-Mirim na altura do Km 452 e uma vala se abriu fazendo cair as duas locomotivas que con-

duziam o trem. Não houve ferido, somente o susto para os maquinistas que estavam no trem que caminharam 4 km até Ceará-Mirim para pedir ajuda.

Sobre os acidentes com os trens de carga, disse Maria da Conceição Lopes de Souza:

Os trens de cargas no inverno viravam muito, já os de passageiros, graças a Deus nunca virou, aqui nunca vi dizer que ele virasse, mas o trem de carga era bom demais, por que quando o trem virava a gente achava bom por que pegava o sal [...] se a juntava nós todinho da comunidade e ia pegar o sal colocava na vasilha, a gente pegava a vasilha e levava pra casa [...] (INFORMAÇÃO VERBAL)³⁹

Muitos outros acidentes foram verificados ao longo da existência da ferrovia em Taipu, muitos deles trágicos e que ficaram marcados na memória dos taipuenses como o que ocorreu na ponte do Umari na década de 1970.

4.2.7 O curioso caso das vacas de José Soares em Taipu

A revista A Careta do Rio de Janeiro na edição n.2.537 de 09/02/1957, nas páginas 14-15, assinada por Umberto Peregrino na coluna da “Janela do trem”, trazia um artigo publicando um negócio nada convencional realizado em Taipu por José Soares. Tratava-se de colocar, junto a estação ferroviária de Taipu, pelo referido negociante, duas vacas para disponibilizar leite com açúcar aos pas-

39 Entrevistada Maria da Conceição Lopes de Souza.

sageiros do trem que parassem na referida estação. Diz ele (A CARETA, 1957, p. 14-15:

Depois de Extremoz o único atrativo importante está em Taipu, onde encontrareis duas vacas no pátio da Estação, bezerros arrelhados, numa mesa com copos, açúcar, tudo pronto para fornecer-vos o que se denomina ali leite-ao-pé- da- vaca. Quem idealizou isso e montou toda perfeita organização foi José Soares, um caboclo saudável, inteligente, que identificareis operando a ordenha de uma das vacas. Sua senhora também funciona na organização, pois é quem vende as fichas e fornece os copos. Mas além do pitoresco, fabulosamente pitoresco daquele fornecimento de leite pelo sistema rigorosamente natural, que coisa oportuna! Uma pena é que em Taipu a demora do trem seja de molde a permitir o desejável aproveitamento da genial invenção de José Soares. Consta que os maquinistas mantêm com ele acordo secreto para não dá saída aos trens enquanto as vacas não estejam esgotadas...não, não deve ser verdade [...].

Os clientes eram servidos às pressas e era com sobressalto que o leite espumante e quente era vendido. O jornalista indagava em sua crônica o porquê da direção da Estrada de Ferro Sampaio Correia não considerar essa situação e dilatar um pouco o tempo da parada dos trens de passageiros em Taipu, pois, segundo ele, “por todos os

motivos entre os quais as vacas não são fracos motivos, ali se impõe uma parada mais demorada” (A CARETA, 1957, p. 14-15).A figura 29 demonstra como se realizava o negócio de José Soares.

Figura 29- O inusitado comércio de José Soares em Taipu em 1957.



Fonte: Revista A Careta (1957).

Nela, pode-se ver as duas vacas que, segundo o autor da crônica, eram ordenhadas à exaustão. Vê-se a mesa com os copos e uma mulher ao lado, provavelmente a mulher de José Soares, que participava da atividade fornecendo as fichas e organizando a distribuição do leite.

O autor da crônica, como visto, faz uso da ironia jornalística para se referir ao inusitado comércio de leite açucarado em Taipu, mas, como o próprio dirá adiante, era o único local no trecho entre Extremoz e Afonso Bezerra em que se podia re confortar o estômago.

Sobre a estação de Baixa Verde diz Umberto Peregrino: “a estação que segue Baixa Verde, embora corresponda a importante cidade, já não oferece nem pitoresco nem farfura” (A Careta, 1957, p14-15).

À medida que o trem adentrava no Sertão, as estações iam ficando menos generosas em artigos de comer, como explica Umberto. Em Pedra Preta apresentava-se a zero

naquele dia de janeiro, ao passo que em Lajes, apesar de ser ponto de manobras, só se podia contar com um café instalado na banca de uma certa dona Maria, senhora que se desdobrava para atender ao intenso movimento, conta Peregrino. Assim mesmo seu café não apetecia. Segundo o cronista, “Tudo parece sujo, a tapioca é tão escura quanto o queijo. Até o preto do café é suspeito...”, escreveu Peregrino. Terminando seu artigo Umberto Peregrino diz:

Taipu é decididamente o último ponto daquele percurso onde se reconfortar o estômago é justo que os passageiros possam fazê-lo com relativa calma principalmente quanto ao cargo das vacas de José Soares, as quais hão de fornecerê-lo sempre sem auxílio das torneiras que por aqui se avolumam o leite e a fortuna dos vendedores, tão diferente saudável e imaginativo caboclo que singulariza e honra a estação de Taipu. (A CARETA, 1957, p14-15).

O interessante nessas crônicas é forma pitoresca e inusitada que este personagem real, que infelizmente não pude identificar dada a nossa limitação de pesquisa, foi retratado pelo narrador da crônica. José Soares é visto como um dos mais auspiciosos empreendedores que ficavam ao longo da ferrovia e como o cronista mesmo afirma, Taipu era onde se tinha a melhor parada para aliviar a fadiga da viagem e fazer um agrado ao estômago para recuperar as forças (com o leite de José Soares) e seguir viagem até seu destino final.

4.3 A PONTE DO UMARI

Há, no traçado da ferrovia, uma obra de arte que é a ponte metálica na localidade do Umari e que passa sobre o rio Ceará-Mirim em direção à João Câmara. Essa ponte foi inaugurada em agosto de 1909 e sua construção era necessária para o avanço dos trabalhos do trecho do ramal ferroviário, que em seu traçado original devia partir de Taipu até Caicó.

Sobre a ponte, há informações sobre ela no Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas que, dentre outras informações, fornece o tamanho da ponte e o modo como esta obra de engenharia foi erguida em Taipu (RM-VOP, 1910, p.115, grifo nosso):

A obra de arte mais importante no trecho atacado é a ponte sobre o rio Ceará-Mirim no quilômetro 60, ou 4 quilômetros adiante de Taipu. Tem esta ponte 5 vãos de 30m cada um. A viga metálica é continua e foi adquirida pela extinta comissão do Governo, os dois encontros e o primeiro e o quarto pilares já se acham prontos, o segundo pilar está quase concluído e o terceiro está apenas iniciado. As fundações têm sido sobre rocha até a profundidade de 8 metros. É provável esteja completamente montada em agosto do corrente ano [1909].

A ponte é então constituída por cinco vãos com 30 metros cada, o que corresponde a um total de 150 metros de extensão que estão apoiados em fundações rochosas de 8 metros, o que dá uma ideia do quão profundo era o leito

do rio à época da construção da ponte. As vigas de sustentação da ponte são contínuas, conforme explica o relatório citado acima. Na linguagem da engenharia, essas estruturas são chamadas de obras de artes, sendo assim, essa é a mais expressiva obra de arte da arquitetura ferroviária nesse trecho da ferrovia.

Essa obra tem sua importância para o avanço da ferrovia que seguia em direção à localidade de Matas (posteriormente Baixa Verde), alcançando aquela localidade no ano de 1910 que, à época, era distrito de Taipu. É a mais antiga ponte desse trecho da ferrovia⁴⁰ que, na linguagem da engenharia, é chamada de obra de arte da ferrovia.

A imagem mais antiga da ponte do Umari encontrada em nossa pesquisa é a que é mostrada na figura 30, registrada no ano de 1961, na qual é possível ver a grandiosidade da obra.

Figura 30- A ponte do Umari em 1961



Fonte: disponível em: <<http://www.novomilenio.com.br>>. Acesso em 17 out.2014.

40 A ponte de Igapó sobre o rio Potengi em Natal é a maior ponte ferroviária do estado com seus 530 metros de extensão, no entanto, ela só foi inaugurada em 1915, 6 anos depois da ponte ferroviária do Umari, em Taipu.

Em abril de 1964 a ponte do Umari foi parcialmente destruída pela enchente do rio Ceará-Mirim, quando a barragem de Poço Branco rompeu e, com o volume de água, veio a derrubar um vão da ponte ferroviária e também a ponte rodoviária da BR-406, deixando a cidade totalmente isolada, nesse ano, por causa desse acidente causado pelas fortes chuvas daquele ano.

A figura 31 mostra aspectos da ponte ferroviária do distrito do Umari. Nela, podem ser vistos os trabalhadores na reconstrução do vão e o detalhe do vão da ponte destruído no ano de 1964. A figura mostra, também, o detalhe do acidente na ponte onde se vê o vão derrubado pela correnteza.

A ponte foi recuperada no mesmo ano, como mostra a figura, onde se vê os trabalhos de recuperação do vão da ponte destruído. Esses trabalhos de recuperação foram realizados pela RFN.

Figura 31- Ponte do Umari parcialmente destruída em 1964.



Fonte: amantesdaferrovia (2014) e CBTU (2014) respectivamente.

No dia 17 de maio de 1972 ocorreu um grande e trágico acidente na ponte férrea do Umari. No acidente, três pessoas morreram e 16 ficaram feridas, resultado do descarrilamento do trem. Esse acidente foi considerado “como o mais grave já ocorrido no Rio Grande do Norte” e

foi atribuído às fortes chuvas que caíram naquela região (DIÁRIO DE NATAL, 1972). Esse acidente sempre é lembrado pelas pessoas em Taipu e faz parte das memórias em relação à ferrovia.

Atualmente (2014), a ponte do Umari se encontra desativada constituindo-se em um cartão postal na paisagem bucólica do local.

No entanto, dado seu valor histórico, encontra-se em processo de abandono sem que nenhum órgão se interesse pela estrutura centenária que guarda a memória ferroviária da localidade do Umari e do município de Taipu. Com isso, a ponte corre o risco de vir a ser destruída pela ação do tempo em suas estruturas, como já ocorre nos dormentes na parte interna da ponte que estão se despreendendo da estrutura metálica. A figura 32 mostra a configuração da ponte do Umari na atualidade.

Figura 32 - Ponte do Umari em 2012.



Fonte: João Batista dos Santos (2012).

As imagens da página anterior mostram a parte interna da ponte e o vão que fora reconstruído em 1964,

quando veio a ser destruído pela enchente da barragem de Poço Branco, como já visto acima.

As pessoas lembram-se da ponte ferroviária do Umari, sobretudo no tocante à destruição parcial ocorrida em 1964 causada pela enchente da barragem de Poço Branco. Suzete Maria do Nascimento se lembra do acidente que houve na ponte em 1964, segundo ela, a ponte “funcionava quando o trem passava aí aconteceu aquele acidente que o trem caiu quando passou” (INFORMAÇÃO VERBAL)⁴¹. Já Antônia Maria Calixto, em suas memórias da ferrovia, disse:

Na minha infância e mais tarde dos anos 70 pra cá, a gente caminhava do Umari pra cá, pra Taipu, nós fazíamos esse percurso da cabeça da ponte até aqui, era um percurso de uma hora mais menos. Os nossos cuidados com o trem quando ele vinha, tinha aquela parte do corte grande [entre Taipu e Poço Branco] que nós tínhamos que andar, era um pouco de aventura sabe. (INFORMAÇÃO VERBAL) ⁴².

A entrevistada morava na localidade do Arisco dos Barbosas e depois se transferiu para o distrito do Umari, por onde passa a linha férrea. Por isso, suas memórias remetem ao tempo em que tinha que se deslocar até a cidade e daí a justificativa da preocupação pela passagem do trem, pois as pessoas trafegavam pela estrada de fer-

41 Entrevistada Suzete Maria do Nascimento.

42 Entrevistada Antônia Maria Calixto.

ro. Francisco Itamar do Nascimento, em relação à ponte do Umari, disse:

Lembro da antiga ponte do Umari a qual, meu pai Orlando Pinheiro teve o grande privilégio de trabalhar na construção da mesma [...] nas fotos que a nossa família tem ainda de binóculo, lá está meu pai trabalhando, a cor da ponte que era da cor de laranja, eu acho muito bonita. As poucas lembranças que tenho é que; com minhas irmãs Sandra Moura (Nova) Maria de Lourdes (Dinha) Aliene Silva, Jaidiacy Silva (Neném) e o irmão Paulo quando íamos lá eu com meus doze anos. Ia a busca de imbu [...]. Nunca esqueço que meus pais contam também sobre o acidente que teve nesta ponte, o senhor ficou pendurado nas ferragens da ponte. Já adulto fui um dia com meus amigos tomar banho e fomos atravessar, e levamos uma surra de marimbondo, chegamos em casa estilo japoneses (risos). (INFORMAÇÃO VERBAL)⁴³

Do relato acima ficamos sabendo que a cor da ponte, segundo Francisco Itamar, já foi laranja e, atualmente, a sua estrutura metálica tem cor azul acinzentado. Como muitas pessoas em Taipu, Francisco Itamar se lembra do acidente que ocorreu na ponte na década de 1970, que é contada nas rodas de conversas até os dias atuais entre os moradores da cidade.

43 Entrevistado Francisco Itamar do Nascimento.

A ponte era local de atividades de lazer entre jovens que iam até ela para fazer, saltavam dela para o rio ou simplesmente tomar banho no rio que passa por baixo a ponte.

Já Maria Zélia Santos Miranda disse que “a ponte ta caindo, abandonada”, se referindo à situação de abandono em que se encontra a ponte centenária do distrito do Umari em Taipu.

De fato, depois que o ramal foi desativado a ponte ficou abandonada, sem utilidade e exposta a ação do tempo, entretanto, ainda é visitada quando o rio está cheio onde pessoas vão até lá para tomar banho.

4.4 OS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS TRAZIDOS PELA EFCRN EM TAIPU

A chegada da estrada de ferro injeta uma nova força produtiva que, certamente, força o redirecionamento dos transportes locais/regionais, desbaratando o método antiquado de fazer comércio, como afirma Clementino (1990, p.87). Para ela, os negócios deixaram para trás os tradicionais comboios e as estradas de difícil trajeto e passaram a se fixar em locais acessíveis aos caixeiros-viajantes, a nova tática do comércio hábil em manipular as amostras de seus produtos e em providenciar sua chegada até os clientes.

A economia da vila de Taipu estava baseada na época da chegada da estrada de ferro na criação de gado, também era cultivado o algodão e cereais em grande escala. Câmara Cascudo (2002, p.260) faz uma referência à Taipu no início do século XX, dois anos antes da ferrovia chegar à Vila, segundo ele, “em 1905, 92 moradas em três

ruas e a colmeia de taipa e palha dos casebres e choupanas. Era município há quatorze anos”. Nesse quadro pintado pelo eminente historiador potiguar, podemos perceber a situação de pobreza que se verificava na cidade de Taipu, onde não havia alcançado significativo progresso econômico pois já era município autônomo há 14 anos.

Logo após a inauguração da ferrovia em Taipu, o governador do estado enviou um ofício solicitando ao intendente de Taipu informações acerca das potencialidades econômicas do município:

Sr. Presidente da intendência. Sendo grande conveniência o conhecimento exato dos recursos agrícolas e industrias dos municípios compreendidos na zona do traçado da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, peço-vos que, com a máxima urgência, me envieis informações, tão minuciosas quanto vos for possível sobre os seguintes quesitos:

1- Qual a natureza dos terrenos desse município, se há várzeas, lugares próximos para açudes, etc. 2- Tem açudes construídos? Quantos, de que extensão e profundidade? Qual a quantidade de terras fertilizadas por eles e das que são irrigadas a baixo das barragens? 3- quais as produções principais do município? Quanto produz, aproximadamente, de algodão, cereais, legumes e roça? 4- qual a quantidade de gado e quais espécies que

cria?5-Há maniçobais? Quanto exporta de borracha?6-há carnaúba? Quanto exporta de cera?7-quantos couros exporta anualmente? Quanto de cada animal?8-quais as outras produções do município além das de que tratam os quesitos anteriores?9-qual a extensão e a população do município? (A REPÚBLICA, 1907, p.1).

Igual ofício foi enviado às intendências de Jardim de Angicos, Angicos, Assú, Caicó, Santana do Matos, Acari, Florânia, Currais Novos, Jardim do Seridó, Campo Grande e Serra Negra, cidades por onde a ferrovia iria passar.

A ferrovia corria paralela ao rio Ceará-mirim, onde se encontram terrenos planos e arenosos que no inverno possuíam fertilidade propícia para a lavoura dos cereais, da mandioca e do algodão. O traçado previsto pelos estudos da “Comissão de Obras Contra as Secas” tinha o objetivo de interligar diversas regiões produtivas do estado à cidade do Natal, que funcionaria como porto de escoamento da produção do interior do estado.

Assim, a ferrovia em Taipu incrementou a produção agrícola em suas ricas terras às margens do rio que tinha as condições favoráveis para a prática da agricultura, porém, ironicamente, a água que fertilizava as várzeas era imprópria para o consumo humano, como se verá mais adiante, e a população enfrentava essa triste situação. Nesse caso, também a ferrovia teria essencial importância para amenizar o sofrimento da população em relação a falta de água potável.

Para se ter uma noção de como estava a economia do município de Taipu em 1910, basta saber que haviam 27 agricultores e lavradores no ano de 1927, 3 proprietários rurais possuíam máquinas de descaroçar algodão, 21 pessoas tinham algum tipo de comércio e 13 eram criadores de gado numa população que foi estimada em 4.000 habitantes (AAIC, 1910, p.26-27).

Essa configuração econômica e demográfica foi realizada 3 anos após a chegada da ferrovia ao município. Já no ano de 1922, o AICC relatava que as culturas presentes no município eram de milho, feijão, mandioca, couros e pele (AAIC, 1922, p. 3970). Já para Câmara Cascudo, a ferrovia foi o que deu o maior impulso para a economia de Taipu: “veio o algodão e os mercados de consumo ampliaram-se” (CASCUDO, 2002, p.260).

Outro fator visível na economia do município foi a instalação da coletoria de rendas (equivalente à atual secretaria de tributação), onde só se justificava a instalação da mesma em cidades que possuíam certa circulação e fluxo considerável de capitais. Em Taipu, a coletoria foi instalada pelo Decreto Nº 7 de 13/01/1914 (DGERN, 1914, p.71).

No relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas são fornecidas as informações referentes ao movimento de passageiros e cargas relativos ao ano de 1909, ou seja, três anos após a chegada da ferrovia à Taipu. Eis abaixo, no quadro 1, os dados do relatório referente ao trecho Taipu-Natal no período citado:

Quadro 3- Movimento da EFCRN em Taipu no ano de 1910.

Atividade	Quantidade	Valor
Viajantes 1ª classe	5.292	10:875\$500
Viajantes 2ª classe	8.332	10: 119\$900
Bagagens e encomendas	100.677 kg	4: 118\$600
Animais	76	145\$100
Importação	1.421.420 kg	6.344\$060
Exportação	1.607.825 kg	6.323\$447
Diversos	4.789.590 kg	26.698\$493
Diversas rendas	-----	7: 515\$600
Total	-----	71.608\$600

Fonte: Elaborado pelo autor com dados do RMVOP, 1910, p.113.

Verifica-se, nesse relatório, que o fluxo de mercadorias e passageiros era considerável, dada as proporções das localidades as quais eram beneficiadas com a ferrovia. Mesmo assim, é inegável o aumento da produtividade e da circulação de mercadorias e de pessoas no trecho ferroviário entre Taipu e Natal. A receita proveniente das estações do ano de 1912, que consta no quadro seguinte, nos dá a noção da movimentação existente entre as estações do trecho Natal-Taipu da EFCRN, conforme se verifica nos dados do quadro 2.

Quadro 4- Movimento das estações da EFCRN em 1912.

Estação	Receita
Natal	70: 961\$600
Ceará Mirim	39: 189\$700
Taipu	12: 636\$200
Baixa Verde	12:931\$000
Jardim	20: 227\$300
Pedra Preta	7: 116\$500
Outras Paradas	6:486\$200
Total arrecadado	169:878\$700

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do RMOVP, 1912, p. 120.

Constatam-se nesse quadro que os maiores volumes de movimento se dão em Natal, Ceará Mirim e Jardim, enquanto que os volumes de Taipu empatam com os da Baixa Verde.

Ainda sobre o desempenho das ferrovias, Aranha (2006, p.72) afirma que o desempenho das ferrovias era exposto mediante o confronto entre o que se arrecadava com o movimento de cargas e passageiros e desse movimento eram deduzidas as despesas de custeio (manutenção da via permanente, pagamento de pessoal, taxas de juros a pagar), o restante era, portanto, o lucro líquido da ferrovia.

Portanto, o desempenho das ferrovias era medido a partir do confronto receita X despesa em determinado período de tempo, conforme afirma Aranha (2006, p.73). Para o autor, não havia outra forma de calcular o rendimento das ferrovias que, segundo ele, “certamente as ferrovias contribuíram para o incremento do comércio e

da produção agrícola, os quais, por sua vez, contribuíram para o aumento das chamadas rendas públicas” (ARANHA, 2006, p. 73).

Em 1913, segundo Takeya (apud CLEMENTINO, 1995, p. 83), a EFCRN deu saída, entre outros produtos, a 857.800 toneladas de algodão em rama, 893 toneladas de algodão em caroço e 621.400 toneladas de açúcar. Os números são expressivos e revelam um movimento intenso de circulação dos dois principais produtos que faziam parte da pauta de produtos agrícolas do estado, o algodão e o açúcar.

A ferrovia em Taipu possibilitou o escoamento eficiente da produção agrícola da cidade e região. Sobre o trem de carga, somos informados, ainda por Saldanha (1995), da grande atividade comercial que havia na cidade, além de saber quais eram os produtos comercializados e transportados pelo trem (SALDANHA FILHO, 1995, p.15, grifo nosso):

O trem de carga não causava tanto alvoroço. Dirigia-se à estação apenas quem ia trabalhar no carregamento e descarregamento de mercadorias, por sinal muito variada. Em Taipu ele [o trem] abastecia-se, principalmente de algodão, milho e feijão. O algodão provinha da localidade de Boa Vista e uns dos seus maiores produtores foram os senhores Gabriel Campos e Manoel Santiago.

Além de produtos agrícolas (feijão e milho), o grande volume de abastecimento de carga na estação ferroviária

dava-se pelo algodão produzido às margens do rio Ceará Mirim e destinado à capital.

Além do fator econômico, o aspecto humano também deve ser considerado quando da implantação da via férrea em determinado lugar. As mudanças humanas, que poderíamos chamar também de sociais, estão relacionadas ao crescimento demográfico, à expansão do espaço físico da cidade, ao deslocamento do centro urbano e comercial, como por exemplo ocorreu em Taipu que, apesar de se constituir município ainda no século XIX, veio a se sobressair através do dinamismo imposto pela EFCRN.

Dois fatores relevantes merecem ser mencionados nesse processo de expansão econômica e social nas cidades beneficiadas pelos trilhos da EFCRN, na qual se inclui Taipu trazido pelos trilhos da ferrovia, são eles o econômico e o humano. Segundo Silva (2008 p.84):

Aumentou paulatinamente de acordo com a expansão física da estrada, gerando assim a disponibilidade de potencial humano, especialmente no tocante à mão-de-obra e às ações contra a seca, a partir do emprego de mão-de-obra flagelada em seu prolongamento e através do transporte de víveres e material para as obras contra o flagelo.

Assim, baseando-se nas vantagens econômicas e humanas proporcionadas pela formação de uma rede urbana, é possível afirmar que a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte gerou uma melhora significativa no grau de desenvolvimento urbano das cidades abrangidas

por ela, como foi o caso de Taipu e, posteriormente, seu distrito de Baixa Verde, que recebeu os trilhos da ferrovia em 1910 e que veio a se emancipar de Taipu em 1928, graças ao impulso econômico causado pela cultura do algodão e do agave transportados pelos trilhos da ferrovia.

A estação de Taipu seria também o ponto de convergência para novas atividades comerciais, sobretudo de comidas que eram oferecidas na plataforma aos passageiros que aguardavam a chegada e partida dos trens. Dentre essas comidas, sobressai-se o sequilho, que é uma iguaria característica de Taipu assim como era o grude que caracterizava Extremoz.

Com a chegada do trem, a vida da pequena vila foi completamente modificada, passando-se de tranquila à movimentada e dinâmica cidade. A população passou a contar com um novo meio de transporte que possibilitou a mobilidade entre a cidade e a capital e outras cidades da região SALDANHA FILHO, 1995, p.15):

O trem fazia a linha Natal-São Rafael, transportando passageiros, sal, gado, colheita etc. O trem de passageiros era conhecido como “horário”. Este passava às 9h e servia como ponto de referência no tempo. As coisas deveriam ser feitas antes ou depois do horário. Havia também o motriz. Este fazia seu itinerário pela manhã, a noite e ainda pela madrugada.

O trem que passava pela cidade de Taipu modificou radicalmente o cotidiano da mesma, as pessoas pauta-

vam suas atividades a partir da passagem do trem (às 9h) e também utilizavam o trem como ponto de referência ou orientação temporal (manhã, noite e madrugada).

O transporte de passageiros durou até a década de 1980, depois os trens passaram a ser utilizados só no transporte de cargas, basicamente para servir de escoamento da produção de sal da cidade de Macau, que passava obrigatoriamente por Taipu com destino a Natal.

Ainda segundo Saldanha Filho (1995, p.15), havia uma significativa rotatividade comercial na estação ferroviária que fica no centro da cidade:

À hora da passagem deste meio de transporte, a estação ferroviária tornava-se ponto de encontro obrigatório, com muita gente na plataforma, numa espécie de confraternização momentânea. Havia também os vendedores ambulantes gritando para quem quisesse comprar cocada, sequilho, bolos de várias cores. E a meninada vendendo água doce, com suas quartinhas a tiracolo e uma canequinha de alumínio na mão.

Como verificado acima, era a estação ferroviária ponto de encontro dos habitantes que se juntavam em seu entorno para “assistir à passagem do trem”, criando-se uma confraternização social. Outro motivo do aglomerado humano era o comércio que havia no local onde eram comercializadas comidas típicas da cidade. Não há que se negar que o trem de alguma forma contemplava as classes populares da vila do Taipu. A figura 33 mostra a estação de Taipu em 2012.

Figura 33- estação ferroviária de Taipu em 2012.



Fonte: João Batista dos Santos (2012).

Era na estação onde se convergia a vida social e econômica de Taipu verificada durante algumas décadas até que a situação.

Entretanto, havia a segregação ou distinção social percebida com o transporte ferroviário. Os vagões de trem eram divididos em primeira, segunda e terceira classe e nelas a ordem em que se dispunham os passageiros determinava a condição social dos mesmos. Segundo Aranha (2001, p. 362-363), esse meio de transporte segregava e estabelecia a conhecida hierarquia entre vagões de “primeira” e “segunda” e ele mesmo nos fornece uma ideia de como eram esses vagões (ARANHA, 2001, p. 362-363):

Os de “segunda” não possuem bancos estofados (os bancos aí são de madeira) e seus passageiros não contam com um carro-restaurante, ainda assim não tem termo de comparação com a tração animal.

Os carros da segunda classe, embora desconfortáveis, tornavam-se o transporte de massa por excelência, no entanto, estavam sempre lotados, afirma Aranha (2001, p.362-363).

Para ilustrar a vida dos viajantes na segunda classe, o autor supracitado usa a imagem dessa aventura descrita pelo autor do romance Calunga, cujo trem parte do Rio Grande do Norte em direção a Alagoas e o protagonista viaja na primeira classe e percorre interessado todos os vagões observando dentre outras coisas (ARANHA, 2001, p. 362-363. Grifos do original):

A segunda classe era gozada: ia apinhada, soldados de polícia que voltavam de escaramuças com lampião, matutos que iam embarcar aos magotes pras lavouras de S. Paulo, mulheres damas (...) lançadas aos bordeis pelos filhos dos senhores de engenho. E num outro trecho: a segunda classe é divertida: tocam sanfona, triângulo, esquentamulheres de pífanos. Cegos que vão cantar nas feiras, matutos que seguem enganados pra conseguir empregos na capital. E mais: a segunda classe é religiosa, compra gravuras do padrim Cícero (...) e caixilhas com imagens de santos.

E, assim, podemos traçar um paralelo entre o que é descrito pelo excerto acima e a dinâmica de passageiros que utilizavam os carros da segunda classe da EFCRN entre Natal e Taipu e entre esta e demais cidade do sertão potiguar.

Já os da chamada “primeira classe” tinham a primazia sobre os demais já na hora de comprar as passagens ou de embarcar; os de classe “inferior” deveriam esperar sua vez tanto na fila de compra, quanto na hora do embarque, afirma Aranha (2001, p.364-365).

No que diz respeito ao item conforto, no interior dos vagões de trens se percebe nitidamente a demarcação de espaços profundamente diferenciados que, segundo Aranha (2001, p.367 Grifos e aspas do original):

Enquanto nos vagões de “primeira” os passageiros contam com alguns confortos, a exemplo de “porta-bagagens” ou “sanitários limpos e perfumados”, ou a exemplo de “cadeiras estufadas, reclináveis e macias”, nos vagões de “segunda” não há qualquer conforto visível. Ali, ai invés de “cadeiras estufadas”, “Bancos grandes paralelos, feitos de tiras de madeira (...) também nada de “sanitários limpos e perfumados”. Em seu lugar sanitários de “péssima qualidade, fedorentos”. Quanto as bagagens, os passageiros são obrigados a alojá-las embaixo dos bancos.

E era assim que os mais abastados viajavam, em vagões confortáveis com alguns itens de conforto que garantiam uma viagem mais tranquila e confortável, já os desafortunados da segunda classe deviam se contentar com os itens elencados acima.

Havia, ainda, a terceira classe e os carros especiais que eram destinados para as pessoas pobres. Já os doen-

tes de “moléstias contagiosas”, ou “repugnantes”, além dos alienados, só podiam viajar em carros especiais e mesmo assim vigiados pelos responsáveis “obtendo do alugador em desconto de 25% sobre a tarifa estipulada para trens especiais, exceto para o transporte de doentes de moléstias contagiosas”. Neste caso, o alugador do carro era obrigado a arcar com as despesas de desinfecção conforme descreve Aranha (2001, p.369-370).

A conclusão parece se impor por si só: os pobres têm o direito a andar no trem de ferro, ainda que nos desconfortáveis carros da terceira classe, afirma Aranha (2001, p 370).

Outra constatação que se faz é que os espaços das estações, assim como interior dos trens, são rigidamente demarcados pelo nível social dos indivíduos, entretanto, o trem beneficia, sob certo ponto de vista, todas as classes, e isso a despeito da segregação ou preconceito envolvendo os que são classificados como de “segunda” ou de “terceira” classes (ARANHA, 2001 p.372).

Maria da Conceição de Souza Lopes faz memória do tempo em que o trem passava por Taipu entre as décadas de 1960 e 1970, época em que ela utilizava os trens para se locomover do distrito de Boa Vista para Taipu. Segundo ela:

Quando o trem passava eu andei muito de trem, eu achava muito legal, eu ia daqui [Taipu] pra Boa Vista, onde eu morava e soltava lá em Boa Vista que tinha uma parada que era lá em Gabriel Campos, de lá eu ia pra casa, andava com daqui a dois quilômetros onde ficava a parada e pegava o trem pra vim pra cá.

Das lembranças de Maria da Conceição fica claro que o trem era o principal meio de transporte para as pessoas que habitavam os locais por onde a ferrovia passava. Ela ainda traça um pequeno esboço da antiga parada de Boa Vista :

Era pequena, tinha três pilar [sic] onde a gente se sentava ali pra esperar o trem chegar. E a gente ficava de lá pra pegar o trem pra ir pra Ceará-Mirim, fazia as compras, alguma coisa que era pra fazer, voltava de novo pra estação e soltava lá [na parada de Boa Vista] ai de lá a gente ia pra casa.

A parada de Boa Vista foi inaugurada no mesmo dia da estação de Taipu, em 15 de novembro de 1907. Tendo sido desativada em 1979, foi demolida pouco tempo depois. Era por essa parada que os moradores da região da Pitombeira, Matão e Gameleira pegavam o trem para se deslocarem para Natal ou Taipu. Já sobre os vagões, Maria da Conceição disse que “era cheio de gente, era muita gente, eu achava bom demais entrar assim [no vagão] eu achava tão legal”.

Outra finalidade dos trens da EFCRN era socorrer as cidades que sofriam com a falta de água para suas respectivas populações causada pelos efeitos das secas periódicas. Conforme Sena (1972, p. 248):

Durante a seca, todos os trens que se destinavam ao sertão, conduzem tanques da preciosa linfa de Extremoz. Nunca menos de cin-

co municípios se abastecem dos depósitos da Central: Taipu, Baixa Verde, parte de Touros, Lages e Angicos.

O transporte d'água começou a ser realizado a partir do ano de 1910, pois a Estrada de Ferro atingiu o sertão em 1909 vindo a suprir as necessidades de água das cidades por onde passava a estrada de ferro, desse ano em diante, afirma Sena (1972, p. 248, grifos nossos):

A vila de Taipu, cuja água é grossa, Baixa Verde que não tem água e Lages (sic), cujas fontes são exíguas, passaram a ter água para o consumo da população. Levada a água para as estações do interior, é exposta a venda ao preço módico de \$100 a lata de querosene (22 litros).

Durante a seca que durou 3 anos (1931-1933) a EF-CRN conduziu diariamente 160.000 litros de água para o sertão, perfazendo só nesse período 172.800,000 de litros, o trem d'água, como era conhecido, rodava dia e noite para suprir a demanda por água nessas cidades atingidas pela estiagem.

O serviço de transporte de água realizado pelos trens da RFFSA seria realizado até meados da década de 1990, quando o governo do estado começou a construir grandes obras de adutoras para suprir a necessidade de água potável das regiões mais castigadas pela estiagem no Rio Grande do Norte.

Em Taipu a água trazida pela RFFSA servia à maior parte da população urbana que sofria com a falta da água

potável. Tempos remotos no qual a situação só seria resolvida quando da chegada da água trazida da fonte de Pureza distribuída pela CAERN, já no início da década de 1980. As pessoas aguardavam a chegada do trem que trazia a água para ser distribuída na cidade na caixa d'água que ficava em frente à estação.

A entrevistada Maria da Conceição Souza Lopes disse a respeito do tempo em que não havia água encanada em Taipu:

Eu lembro que ali, aquela caixa d'água, faltava água, não tinha água encanada aqui em Taipu, era um sacrifício maior do mundo pra gente pegar água e la naquela caixa ali, eles botavam água pra gente tirar, era pra população tirar, era um fila, a gente acordava três horas da manhã pra ficar na fila pra tirar um galão d'água.

A maioria da população tinha que fazer esse ritual regulamente para obter a água potável para o consumo diário. Água essa que era trazida pelo trem que trazia a água da lagoa de Extremoz. Já a entrevistada Antônia Calixto, além de lembrar-se da vila que havia para os trabalhadores da ferrovia, faz menção à cisterna da RFFSA que havia no distrito do Umari “havia uma vilazinha no distrito do Umari, que também tinha uma caixa d'água, e que era dos trabalhadores da estrada de ferro”. Essa cisterna atendia a população daquele distrito. A figura 34 mostra dois momentos distintos do período do transporte de água realizado pelos trens da RFFSA.

Figura 34-Trens de transporte de água em Taipu.



Fonte: Maria de Lourdes Souza de Medeiros (1983) e João Maria Vasconcelos e (1993) respectivamente, cedidos gentilmente ao acervo do autor.

Na imagem à esquerda vemos um trem com vagões de água passando pela estação ferroviária em setembro de 1983 em direção a João Câmara-RN. Já na imagem da direita, um trem com tanques de água passando na altura da localidade de Passagem Funda pouco antes da entrada da zona urbana de Taipu em 1993, pouco tempo antes dos “trens de água” serem desativados pela RFFSA.

Temos aqui o trem exercendo uma função social que era a de amenizar o sofrimento da população sertaneja que sofria com a falta de água potável. Essa prática iria se repetir tantas vezes quantas ocorressem as secas até a solução definitiva do abastecimento de água nas cidades atingidas pela falta de água.

O Relatório apresentava, em 1920, um balanço da construção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte e, além de outras coisas, destacava que as obras da ferrovia se arrastavam há 10 longos anos e, destes, havia mais atritos com as empreiteiras arrendadoras do que de trabalhos efetivos (RMVOP, 1920, p. 80):

Ao fim de 10 longos anos, mais de atritos com as autoridades da fiscalização do contrato do

que de um regular trabalho de construção, a companhia empreiteira não lograra abrir ao tráfego senão a estação de Lages, a 90 km, apenas de Taipu. A revisão do primitivo contrato, feita em 18 de dezembro de 1911, foi como certeza a causa principal das dificuldades na execução do trabalho projetado: nessa revisão, depois de se alterar o primitivo traçado.

O referido documento enfatiza as dificuldades pelas quais passou a construção da ferrovia ao final de 10 anos de trabalho. No trecho que havia sido projetado para se alcançar Caicó, partindo de Natal, se verificavam os atritos entre os agentes de fiscalização da obra e os empresários que haviam recebido a concessão para a construção e conclusão do ramal.

Como o texto afirma, tais atritos se deram pela modificação do traçado primitivo em função da construção de um ramal em sentido oposto ao original, com o objetivo de alcançar a cidade de Macau.

4.5 NOSTALGIAS E ESPERANÇAS

Na memória do povo taipuense permanece viva a lembrança dos tempos áureos quando circulava pela cidade os trens de passageiros e os de cargas. O povo fica esperançoso de que um dia o ramal seja novamente reativado e a circulação dos trens retorne. Maria da Conceição de Souza Lopes fala a respeito dos trabalhadores da ferrovia. Ela disse:

Lembro também quando os cassacos trabalhavam. Lá de frente lá de casa, faziam a barraca e fazia as comidas dele lá, eles mesmo faziam a comida deles, tinha um que era só pra fazer a comida e os outros pra tirar os trilhos, consertar coisa estragada, a chulipa, mudar aqueles parafusos [...] e eles faziam a barraca perto e fazia a comida lá, eu achava tão bom quando eles tavam trabalhando lá por que era muito divertido, contava história [...] a gente ficava lá perguntando [sobre o trabalho deles] e eles respondiam, ofereciam comidas, lanche. E tinha o trole também, ah! Eu achava bom demais, pegar carona, quando o trole vinha a gente dava caminho, fazia que nem via, aí eles paravam e diziam: ‘vai pra Taipu?’, a gente: ‘vamo’, ‘bora’, respondiam eles. Ai eles [os cassacos] subiam nos postes, trocava as peças, aí eles subiam nos postes, levava as escadas e trocava aquelas bonecas [se refere a rosetas que havia nos postes para fixar os fios transmissores]. (INFORMAÇÃO VERBAL, grifos nosso)

As turmas de cassacos passavam dias ou semanas acampados em Taipu realizando serviços de manutenção da via férrea.

Maria Zélia Santos Miranda fala sobre o transporte ferroviário e diz: “eu gosto de andar de trem, sempre vou pra Ceará-Mirim e viajo de trem, seria bom se viesse pra cá” (INFORMAÇÃO VERBAL)

. As pessoas de Taipu ainda alimentam o sonho de que um dia o transporte ferroviário possa ser reativado novamente no município.

Já Francisca de Assis Barbalho lembra quando os trens passavam pela cidade e ela ficava olhando o trem passar próximo à casa onde morava : “

Quando minha filha nasceu [há 25 anos] o trem ainda passava, os fundos da minha casa era na frente da ferrovia, ai quando o trem apitava eu ia pra cozinha ver o trem passar, achava tão lindo”.

Olhar o trem passar pela cidade era programa comum para as pessoas de Taipu que, mesmo acostumadas com a presença do trem de tempos remotos, sempre paravam suas atividades para ver o trem passar quando ele passava cruzando a cidade.

Francisco Itamar do Nascimento faz um relato das peripécias que os jovens e crianças faziam no tempo em que o trem passava por Taipu (INFORMAÇÃO VERBAL):

Os jovens daquela época, como não tinham muitos recursos para o quesito beleza inventaram pulseiras douradas feita de fio elétrico, eles pegavam descascavam o fio e as partes dourada mediam no braço e quando o trem vinha eles colocavam na linha com peso enorme do trem virava uma pulseira (risos) Nova, Dinha, tinham uma nesta época. Não posso esquecer jamais da caixa d'água era interessante neste tempo Taipu não tinha água encanada, e o carro pipa colocava água lá para o povo, as pessoas colocavam pedras para mar-

car o seu lugar. Teve uma das vezes que uma mulher jogou a lata da outra e pau quebrou, eu era pequeno e tinha ido com Nova buscar água, depois de desativada foi palco das pessoas prestigiar os comícios que era naquele tempo em cima de um caminhão na estação. Lá o povo dançava com o som dos comícios.

Francisco Itamar do Nascimento se refere às brincadeiras que se faziam quando o trem passava. Entre essas que foram citadas pelo referido entrevistado, tinha também a de colocar o ouvido nos trilhos para ouvir o barulho do trem se aproximando. Alguns mais corajosos subiam nos vagões dos trens e andavam alguns metros no trem, era o chamado “pegar morcego no trem”.

4.6 TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS NO LARGO DA ESTAÇÃO

Para alcançar a então vila de Taipu, a ferrovia precisou vencer a natureza por meio de cortes em rocha, rampas, bueiros e aterros. A estação foi construída fora da zona urbana na época da chegada da ferrovia.

Local onde, ao longo do tempo, novas configurações espaciais iriam surgir no entorno da estação ferroviária, no que atualmente se chama Largo da Estação em Taipu. Primeiro, a definição da rua principal e, em seguida, a construção de residências e armazéns comerciais dariam à vila mais dinamicidade espacial, sendo essas as principais transformações espaciais ocorridas com a chegada da ferrovia.

A extensão da ferrovia de Natal a Taipu é de 59 km. Já no território taipuense são 14 km de trilhos cortando seu território em sentido Leste-Oeste, paralelo ao rio Ceará-Mirim. Adentrando no território taipuense pelo distrito de Boa Vista (leste), alcança a sede municipal 4 km depois; da sede até o distrito do Umari são 4 Km e deste até alcançar o município de Poço Branco são 6 KM .A figura 35 mostra o traçado da ferrovia no município de Taipu.

Figura 35- Traçado da ferrovia no município de Taipu.



Fonte: Elaborado pelo autor com base cartográfica do IDEMA, 2014.

Como visto no mapa acima, a ferrovia corta o município no sentido Leste-Oeste, bem como corta a sede municipal no mesmo sentido dividindo a cidade em duas partes, antes ou depois da linha do trem ou da estação, como se costuma se dizer na cidade. O perímetro da ferrovia pode ser visto no mapa da figura 36, que mostra a configuração da cidade de Taipu na altura do largo da estação ferroviária.

Figura 36-Traçado da ferrovia na zona urbana de Taipu.



Fonte: Base cartográfica Google Earth adaptado pelo autor, 2015.

Percebe-se, pelo mapa, que ferrovia delimitou a zona urbana em duas partes de forma que a rua principal (Rua Antônio Alves da Rocha) passou a ter duas partes, sendo que a população da cidade se refere à mesma rua como “lá em baixo” e “lá em cima”, sendo o traçado da ferrovia o causador dessa delimitação geográfica.

A população se refere à “lá em baixo” quando se trata da parte baixa da cidade, o centro, a parte mais antiga da cidade. Já quando se trata da parte mais elevada da cidade, a partir da estação ferroviária até o limite urbano da cidade, se diz “lá em cima”.

Já a figura 37 demonstra a área de expansão da cidade surgida após a chegada da ferrovia onde se verifica a dinâmica da expansão da cidade.

Figura 37 - Expansão da cidade causada pela ferrovia



Fonte: Base cartográfica Google Earth (2015), adaptado pelo autor.

As ruas que surgiram em consequência da chegada da ferrovia em Taipu foram a Rua Antônio Alves da Rocha, a Rua Antônio Gomes da Costa (Rua do Fogo) e a travessa Geraldo Lins, que fica em frente à estação que só estaria totalmente formada no final da década de 1980.

Porém, as primeiras casas foram construídas na década de 1950 (as duas primeiras casas da rua). É no final da Travessa Geraldo Lins onde localiza-se o açude público de Taipu, também chamado de Açude da Linha, por estar às margens da ferrovia já bem próximo à zona urbana.

A figura 38 mostra os aspectos do Largo da Estação ferroviária em Taipu, nelas é possível ver as transformações ocorridas ao longo dos anos.

Figura 38 - Largo da estação ferroviária em diversas épocas.



Fonte: Acervo João Batista dos Santos (2013).

Nas imagens acima pode-se perceber como se deu o uso e ocupação do solo no entorno da estação ferroviária. Veja-se, por exemplo, na primeira imagem à esquerda, de 1964, quando se veem as primeiras casas da atual Travessa Geraldo Lins (rua que fica em frente à estação ferroviária).

Já a última imagem à direita, de 1996, mostra a antiga praça da televisão pública que funcionava no largo da estação entre as décadas de 1980 e final da década de 1990. Também é possível notar a plataforma completa da estação, pois em 1997 a parte oeste da plataforma foi retirada para asfaltar a rua principal da cidade.

O largo da estação atualmente é mostrado na figura 38, onde se pode fazer comparações com as demais fotos e perceber as mudanças ocorridas ao longo do tempo.

A figura 37 mostra as faces leste e oeste da estação de Taipu.

Figura 39. Faces leste e Oeste da estação de Taipu.



Fonte: João Batista dos Santos (2013).

A face leste (1) mostra a perspectiva de quem chegava a Taipu vindo por Ceará-Mirim-RN, já a face oeste (2) mostra a perspectiva de quem chegava à cidade de Taipu via João Câmara-RN. Já a figura 38 mostra o largo da estação ferroviária de Taipu em 2013.

Figura 40-Largo da estação ferroviária em 2013.



Fonte: João Batista dos Santos, (2013).

Aqui visualizamos a rua asfaltada, a estação sem a plataforma, que foi retirada em 1997, e o casarão da família Gonçalves, uma das primeiras casas no largo da estação ferroviária que mantém a sua característica arquitetônica em contraste com as novas construções que vão surgindo ao longo do tempo.

É no largo da estação que atualmente se concentram as festas e algumas manifestações sociais, como comícios e outras atividades. No final da Travessa Geraldo Lins se localiza o Cajarana Clube que é o ponto de encontro de jovens nos fins de semana. Depois que saem do clube, os jovens se concentram nos *trailers* e bares próximos à estação ferroviária.

Outros eventos sociais (se é que se pode chamar sociais) se realizam no largo da estação, como a espera para a saída de caminhadas, cavalgadas, campanhas de vacinação de crianças, etc.

Perguntada sobre as casas no entorno da estação, Suzete Maria do Nascimento respondeu que “tinha não, e aí vinha ter casas aí nessa rua [se refere à travessa Geraldo Lins que fica em frente à estação] e a ali” [aponta para rua Antônio Alves da Rocha, a rua principal da cidade]. (INFORMAÇÃO VERBAL).

É, portanto, a ferrovia o elemento que possibilitou o crescimento urbano na cidade de Taipu, foi pela ferrovia que se deu um novo arranjo espacial redefinindo o uso e a ocupação do solo urbano na cidade nos anos que se seguiu a chegada da ferrovia, começando pelo espaço conhecido como Largo da Estação em Taipu. Esse espaço outrora inabitado foi se transformando em espaço de moradias e de comércio causado pelo ritmo acelerado de crescimento econômico sentido em Taipu por meio da ferrovia.

Ocorre, pois, que tais espaços foram preenchidos sem planejamento, de forma que a cidade ficou limitada para expansão urbana. Recentemente se verificou o uso e ocupação das margens da ferrovia na zona urbana de Taipu, onde uma rua inteira foi construída absurdamente sobre

os trilhos da ferrovia, o que dificultará a reativação do ramal ferroviário em um futuro próximo, já que oficialmente o ramal Natal-Macau nunca foi desativado, podendo voltar a funcionar para escoar o sal da região salineira de Macau. No entanto, esse entrave pode colocar em risco a reativação do trecho no território de Taipu.

Outro problema percebido em nosso estudo são os armazéns comerciais e casas antigas que ameaçam desabar por falta de cuidados e preservação. Esses prédios e residências são propriedades particulares e estão em inventários de famílias que se arrastam há anos, o que provoca o desgaste das estruturas antigas dos referidos prédios.

A falta de ordenamento urbano, falta de política pública de uso e ocupação do solo urbano, falta de interesse público em se preservar o espaço do Largo da Estação, a decadência do local com a ocupação de bares e *trailers* que atraem o consumo de bebidas e drogas podem ser incluídos na lista de problemas enfrentados pelo Largo da Estação atualmente. Por isso, a memória ferroviária de Taipu corre sérios riscos de se perder por falta de estrutura e compromisso dos órgãos competentes.

A figura 41 mostra aspectos culturais de Taipu, entre os quais se destaca a estação ferroviária, na qual se percebe a identificação cultural da cidade com este símbolo ferroviário.

Figura 41- A estação ferroviária na identidade cultural de Taipu.



Fonte: 1-Arquivo ICM (1970). 2-João Batista dos Santos (1977).
3-Juscelino Rodrigues (1978). 4-João Batista dos Santos (2013).

Na imagem 1, Lobinhos do grupo de escoteiros Dom Bosco na calçada da estação de Taipu em 1970. A imagem 2 mostra um desfile cívico próximo ao largo da estação ferroviária em 1977. A imagem 3 mostra duas mulheres posando tendo a estação como plano de fundo em 1978 e a imagem 4 mostra a fachada da estação ferroviária de Taipu em 2013.

Percebe-se que a estação sempre esteve associada à identificação cultural da cidade de Taipu, seja pela sua funcionalidade, quando ainda havia os trens circulando por ela, seja pelo fato de as pessoas a verem como monumento artístico e arquitetônico.

Sobre a possível volta dos trens, a entrevistada Suzete Maria do Nascimento disse: “se voltasse era uma boa”. Ela se refere ao movimento de passageiros na estação que deseja que voltasse a ter “porque ai as passagens são mais baratas do que os carros, os ônibus”, complemen-

tou (INFORMAÇÃO VERBAL). Ela acha a estação bonita. Já para Zélia Maria Santos Miranda, a estação deveria ser restaurada caso voltasse a funcionar.

Ela diz: “a estação era bom que restaurasse ela, voltasse a funcionar, seria muito bom pra todos”, é importante para a cidade, complementou (INFORMAÇÃO VERBAL). Maria da Conceição Souza Lopes deu esse depoimento a respeito do passado ferroviário de Taipu:

Muita coisa antiga, João que se acabou, ficou na história, mas era muito bom, a gente morava no interior e não tinha outra novidade, a novidade era o trem quando o trem passava”. E tinha uma tinha de Maria Fumaça [locomotiva], que eu lembro muita, que era lenha, eu lembro muito, eu lembro que tinha uma pessoa que jogava a lenha dentro assim e tinha aquela fumaceira. A máquina era pretinha de fumaça [...] eu ficava curiosa para saber como o maquinista fazia [manobrava a locomotiva], puxava uma corda assim [faz o gesto do maquinista puxando as cordas da locomotiva]. Eu me lembro que tinha umas cordas grossas assim. Quando o trem de passagem [passageiros] vinha todo mundo corria para a porta para ver o trem.

O relato final da entrevistada revela o trem como uma novidade num lugar simples, carente de novidades. O trem era a própria novidade e as pessoas corriam para vê-lo, quando da sua passagem próximo às casas das pessoas que moravam perto da ferrovia.

Em todas as falas se sobressai o desejo da população da volta dos trens e a restauração da estação ferroviária, pois todos a tem como um lugar espacial na cidade e que deveria voltar a ser utilizada como no passado.

5

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vimos, neste nosso estudo, que o espaço urbano foi modificado em Taipu-RN por meio da chegada da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte em 15 de novembro de 1907. Entretanto, para entender como se deu esse processo de transformação se fez necessário percorrer os conceitos de **espaço e memória** na intenção de estabelecer a relação intrínseca entre esses dois modos de perceber a Geografia e as transformações ocorridas no município citado.

Vimos que, para o eminente geógrafo Milton Santos, a realidade pode ser sentida nas relações sociais vivenciadas por uma população no espaço habitado ao longo de sua história e pela forma como essa mesma população concebe o espaço, dando a este espaço interesses diversos (econômicos, social, cultura etc.).

É no espaço geográfico que acontece a vida. Além dos rios, das montanhas, das ruas, dos edifícios e das plantações, há, também, as técnicas e as práticas de traba-

lhos, os laços familiares, as manifestações religiosas, as relações de igualdade e as desigualdades entre as pessoas. É assim que nessa multiplicidade de espaços da superfície terrestre que se dá a representação íntima da relação de elementos tanto naturais quanto sociais que se constroem e reconstroem constantemente, como nos explica Milton Santos (2008). É no espaço que a memória se materializa, posto que a memória ultrapassa a noção abstrata e psicológica.

Assim foi que procuramos demonstrar conceitualmente no primeiro capítulo a correlação entre espaço e memória em Taipu, tendo com plano de fundo as transformações ocorridas na zona urbana com a chegada da ferrovia. Procuramos traçar uma síntese histórica sobre o município de Taipu a fim de trazer à tona a memória do passado vivido ao longo da trajetória de sua formação espacial até os dias atuais. Desta forma, foi possível traçar a gênese espacial e temporal da história taipuense que, como vimos no capítulo II, teve início no século XVII quando se deu a ocupação das margens do rio Ceará-Mirim dentro do sistema de doação de sesmarias que, posteriormente, se converteram nas primeiras fazendas da região.

A origem da formação urbana do que atualmente é a sede municipal, ou seja, a cidade de Taipu, deu-se em meados do século XIX, quando se deu a doação do terreno para a construção da capela de Nossa Senhora do Livramento, à margem direita do rio Ceará-Mirim em 1861, onde atualmente se localiza a igreja matriz de Taipu.

Durante 40 anos o distrito de Taipu do Meio esteve integrado ao território do município de Ceará-Mirim, do

qual dependeu administrativa e economicamente, quando em 10 de março de 1891 se deu emancipação política de Taipu, tendo sido elevado à categoria de município com sede na então povoação de Taipu, elevada, no ato de sua autonomia, à categoria de vila onde permaneceria nessa condição até 1938, quando seria elevada à categoria de cidade.

Como município autônomo, Taipu procurou no algodão e na criação de gado o sustentáculo de sua economia. Porém, a economia local daria mostras de desenvolvimento em 1907, quando da chegada da ferrovia. Nisso, o escoamento da produção seria facilitado e faria a então vila se comunicar com a capital do estado e outras cidades da região, tirando-a do isolamento em que se encontrava até então. Do município de Taipu se desmembraram outros três municípios do Rio Grande do Norte: João Câmara-RN (antiga Baixa Verde), em 1928; Bento Fernandes-RN (antiga Barreto), em 1958; e **Poço Branco-RN**, em 1963.

Vimos, no terceiro capítulo, que com a construção da estação ferroviária de Taipu em 15 de novembro de 1907, a vila começaria a passar por diversas alterações espaciais até atingir a configuração que a zona urbana tem atualmente. A estação fora erguida fora da zona urbana da vila na época da chegada da ferrovia e esse espaço foi se integrando à zona urbana ao longo do tempo, a começar pela própria estação e pela antiga caixa d'água da EFCRN, que foram as primeiras construções do que convencionalmente se chama Largo da Estação em Taipu. Em seguida, vieram as primeiras residências da atual Travesse Geraldo Lins (rua em frente à estação ferroviária) e dos primeiros armazéns comerciais da rua Antônio Alves

da Rocha, dando, assim, a origem das transformações espaciais em Taipu pela ferrovia que, ao se consolidar área de expansão urbana, deu à sede municipal uma característica singular.

A ferrovia corta a cidade em sentido Leste-Oeste de modo que a cidade ficou espacialmente dividida entre ‘parte de baixo’ e ‘parte de cima’. A cidade sofreu duro golpe em sua economia quando foram desativados os trens de passageiros em 1986, depois, os trens de carga em 1997 e, em 1998, a desativação completa do ramal Natal-Macau. Além de deixar vários trabalhadores da RFFSA desempregados, a cidade não se recuperou da decadência econômica em que se encontrava com o fechamento do ramal ferroviário citado. Desse modo, **só restou à** população lembrar com saudades dos tempos áureos em que os trens percorriam o território e estacionavam na estação de Taipu levando e trazendo pessoas de vários lugares, bem como mercadorias da produção local.

As estações ferroviárias tiveram um papel preponderante durante a evolução do transporte ferroviário, pois, durante o século XIX foram responsáveis pela dinamização das cidades, ou mesmo pela fundação de núcleos urbanos, sendo referências locais incontornáveis. Isso é notável em Taipu, pois foi no entorno da estação ferroviária que se deu a expansão territorial e comercial da cidade que, atualmente, é apenas um símbolo de um passado áureo fazendo parte do patrimônio arquitetônico e cultural da cidade.

Apesar das cogitações de retorno das atividades ferroviárias do ramal Natal-Macau por meio da iniciativa privada e governamental, pouco se tem feito para viabilizar o retorno das atividades do ramal ferroviário em questão.

E, assim, tivemos a feliz ideia de fazer, por meio desta pesquisa que se transformou neste livro sob a auspiciosa orientação da professora Dr^a Evaneide Maria Melo, a quem nos reportamos respeitosamente em cordiais agradecimentos, um relato geodescritivo (com licença do neologismo) da história do passado ferroviário taipuense para que o tempo registre perpetuamente a memória da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte em Taipu-RN.

REFERÊNCIAS

AMIGOSDOPEDAL. Disponível em: <<http://amigosdopedalrn.blogspot.com.br>>.

ANTT.<http://www.antt.gov.br>. Acesso em 14 jul de 2014.

ALMANAK Administrativo, Industrial e Comercial Laemmaert. Rio de Janeiro: Oficinas tipográficas do Almanak Laemmaert, 1910, 1918, 1927 e 1930.

A CARETA. Rio de Janeiro, 1957.

ARANHA, Gervácio Batista. As estações de trem no norte brasileiro: redesenho da paisagem urbana (1860-1930). In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 22, 2003, João Pessoa, ANPUH, João Pessoa 2003.

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

_____. **Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região:** tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925). 2001 (Tese de doutorado). Campinas, 2001.

A REPÚBLICA, Natal, 1907.

BARBALHO, Francisca de Assis. **Memória ferroviária de Taipu**, Taipu, 20. Fev. 2015. Depoimento colhido pelo autor.

BARSA, nova enciclopédia Barsa. Vários Colaboradores. Vol. 6: São Paulo: Barsa Consultoria Editorial, 2001.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no Ar: A Aventura Da Modernidade**. Tradução: Carlos Felipe Moisés et. al. 1ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BLOGDEPOCOBRANCO <<http://blogdepocobranco.blogspot.com.br>>

BOSI, Ecléa. **O tempo vivo da memória: ensaios de Psicologia Social**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

CÂMARA, Anfilóquio. **Cenários Municipais – 1941-1942**. Natal: oficina do DEIP. 1943.

CALIXTO, Antônia Maria. **Memória ferroviária de Taipu**, Taipu, 20 fev. 2015. Depoimento colhido pelo autor.

CASCUDO, Luís da Câmara. **História do Rio Grande do Norte**. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, Serviço de Documentação. 1955.

_____. **Nomes da Terra**. Geografia, História e toponímia do Rio Grande do Norte. Sebo Vermelho. Natal, 2002.

CBTU <<http://www.cbtu.gov.br>>.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **Complexidade de uma Urbanização Periférica**. 1990 (Tese de Doutorado). Universidade Estadual de Campinas Unicamp. Campinas, 1990.

CLAVAL, Paul. **A geografia cultural**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2001.

CONHECAORN < <http://conhecaorn.com.br>>.

Dantas, Manoel. **Denominação dos municípios do Rio Grande do Norte**, 1922. Natal: Sebo Vermelho, 2008.

DIÁRIO DE NATAL, Natal, 1972.

DIÁRIO DO NATAL, Natal, 1906 a 1930.

DICIONARIOONLINE <<http://www.dicionarioonline.com.br>>.

DICIONARIOINFORMAL <<http://www.dicionarioinformal.com.br>>

ECONOMIA DO RN <<http://economia-do-rn.blogspot.com.br>>

DUARTE, Almerinda da Silva. **Memória ferroviária de Taipu**, Taipu, 20 fev. 2015. Depoimento colhido pelo autor.

FELIPE, José Lacerda Alves. **Atlas do Rio Grande do Norte: espaço geo-histórico e cultural**. João Pessoa. Editora Grafisset. 2004.

_____. **Economia do Rio Grande do Norte: estudo geo-histórico e econômico**: João Pessoa. Grafisset, 2002.

FILHO, Antônio Saldanha. **Taipu Minha Cidade, Minha Saudade**. Taipu: Edição do autor, 1995.

GOMES, Rita de Cássia da Conceição. **Construção e gestão do território do Rio Grande do Norte**. 199? (Tese de doutorado). UNESP: Rio Claro, 199?

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **Geografia e modernidade**. 8ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS. 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2010.

_____. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Vol. XVII, Rio de Janeiro, 1960.

_____. **1º Centenário das Ferrovias Brasileiras**. Diversos Autores. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E MEIO AMBIENTE DO RIO GRANDE DO NORTE, **Perfil do Seu Município - Taipu, 2008**. Disponível em PDF. 2008.

JORNAL DO BRASIL, São Paulo, 1965.

JORNAL O PAPAGAIO INFORMA, Taipu. 2006.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Trad. Bernardo Leitão et. al. 5ª ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

LEI Orgânica do Município de Taipu estado do Rio Grande do Norte, Taipu. 1990.

LIVRO Tombo da Paróquia Nossa Senhora do Livramento, Nº 1, Taipu, 1998.

Lopes, Maria da Conceição de Souza. **Memória ferroviária de Taipu**, Taipu, 21 fev. 2015, depoimento colhido pelo autor.

MANUAL de preservação de edificações antigas. RFFSA, Rio de Janeiro, 1991.

MIRANDA, Maria Zélia dos Santos. Memória ferroviária de Taipu, Taipu, 21 fev. 2015. Depoimento colhido pelo autor.

MONDIN, Battista. **Curso de filosofia**. Vol. I e II. 10ª ed. São Paulo: Paulus, 2005.

MORAIS, Ione Rodrigues Diniz. **Desvendando a cidade: Caicó em sua dinâmica espacial**. Natal: edição do autor, 1999.

MORAIS, Marcus Cesar Cavalcanti de. **Terras Potigueres**. 3ª ed. Natal: Editora Foco, 2007.

NASCIMENTO, Francisco Itamar do. **Memória ferroviária de Taipu**, Taipu, 21 fev. 2015. Depoimento colhido pelo autor.

NASCIMENTO, Suzete Maria do. **Memória ferroviária de Taipu**, Taipu, 22 fev. 2015. Depoimento colhido pelo autor.

NOBRE, Manoel Ferreira. **Breve história sobre a província do Rio Grande do Norte**, 1877. Natal: Sebo Vermelho, 2011.

O NORTISTA, Natal, 1894.

PASSARELLI, Silvia H. Facciolla. **Paisagem ferroviária: memória e identidade da metrópole paulistana**. Revista Exacta, São Paulo, v. 4, n.2, p. 363-373, jul/dez, 2006.

PINTA, Marcos. **Índice Onomástico do 1º volume das 929 sesmarias do Rio Grande do Norte, 1600-1831**. Coleção Mossoroense: Mossoró, 2000.

RIO GRANDE DO NORTE. **Mensagem do governador Joaquim Ferreira Chaves Filho em 15/07/1896**. Natal: Typografia d'A República, 1896.

_____. **Mensagem lida pelo governador Augusto Tavares de Lyra em 14/07/1906**. Natal: Typographia d'A República, 1907.

_____. **Decretos do Governo do Estado do Rio Grande do Norte**. Primeira parte (de 7 de dezembro de 1889 a 6 de dezembro de 1891). Typografia da Empresa Graphica do Renaud & Cia. Natal-RN. 1896.

_____, **Diário do Estado do Rio Grande do Norte**, 6 de dezembro de 1963.

_____, **Relatórios dos Presidentes dos Estados do Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional. 1906-1930.

RELATÓRIOS do Ministério de Viação e Obras Públicas, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1907 a 1920.

REGO, José Lins do. **Menino de Engenho**. 94ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2007.

Relatório do ministério de viação e obras públicas, Rio de Janeiro, 1909. Disponível em PDF.

RFFSA <<http://www.rffsa.gov.br>>

SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço**: A Formação Social como Teoria e como Método. In: Boletim Paulista de Geografia, São Paulo, AGB, nº 54, São Paulo, 1977.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Editora Hucitec, 1998.

_____. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.

_____. **Técnica, Espaço e Tempo. Globalização e meio técnico- científico- informacional**. 3ª edição. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. **Espaço e Método**. 5ª Ed. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SAMPAIO, Fernando dos Santos (org). **Geografia 1º ano: ensino médio**. São Paulo: Edições SM, 2010.

SESMARIAS do Rio Grande do Norte, 1º vol. Fundação Vigth-Un Rosado- IHGRN. Coleção Mossoroense, 2000.

SILVA, Anieres Barbosa da (Org). **Pequenas cidades: lugares geográficos do Rio Grande do Norte**. EDUFRN: Natal-RN, 2009.

SILVA, Adriano Wagner da. **A integração do território do Rio Grande do Norte pelos açudes e estradas de ferro (1889-1935)**. Revista fazendo história, s.l. Disponível em PDF.

SILVA, Teresinha Dias da. **Memória ferroviária de Taipu**, Taipu, 22 fev. 2015. Depoimento colhido pelo autor.

STAMATTA, Maria Inês Sucupira. **A educação no Rio Grande do Norte: fontes oficiais**. Natal: EDFURN, 1997.

TORQUATO, Aldo (Org). **Baixa-Verde, Raízes da Nossa História**. Coleção Baixa-verdense - Vol. I. 2009. Disponível em PDF.

TRANSPORTES <http://www.transportes.gov.br>. Acesso em 20 jul. 2014.

UOL <<http://www2.uol.com.br/omossoroense>>. Acesso em 20 jul. 2014.

APÊNDICE A

PERFIL DOS ENTREVISTADOS

Realizamos o recolhimento dos depoimentos dos entrevistados por meio de gravador entre os dias 20 e 22 de fevereiro de 2015 em Taipu-RN, com a devida autorização dos depoentes para a reprodução de suas falas neste trabalho, aos quais somos gratos pela contribuição dada em nossa pesquisa.

Almerinda da Silva Duarte, 87 anos, aposentada, moradora da Rua Alto da Bela Vista, Alto da Bela Vista, Taipu-RN.

Antônia Maria Calixto, 63 anos, agente de saúde aposentada, moradora da Rua Emanuel Romeiro Cavalcante, conjunto Juamirim, Taipu-RN.

Francisca de Assis Barbalho, 57 anos, pedagoga, moradora da Rua Sebastião Dias da Silva, centro Taipu-RN.

Francisco Itamar do Nascimento, 40 anos, pedagogo, morador da Rua São Francisco, 137, Taipu-RN.

Maria da Conceição de Souza Lopes, 54, dona de casa, moradora da Rua João Gabriel, Alto da Bela Vista, Taipu-RN.

Maria Zélia dos Santos Miranda, 43 anos, agricultora, moradora da Praça Senador João Câmara, centro Taipu-RN.

Suzete Maria do Nascimento, 74 anos, aposentada moradora da Rua Manoel Santiago, centro Taipu-RN.

Teresinha Dias da Silva, professora aposentada, moradora da Rua Sebastião Dias da Silva.

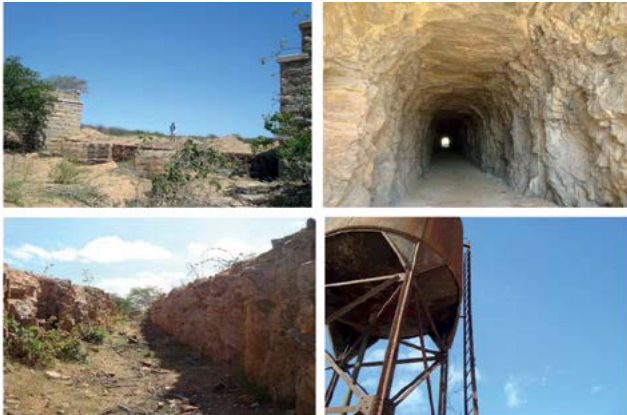
ANEXO A

OBRAS ABANDONADAS DA EFCRN EM LAJES

A figura 42 mostra as obras abandonadas no município de Lajes-RN, distante 120 km de Natal. São pontilhões, fendas e um túnel de quase 200 metros de comprimento que foram abandonadas na região central do RN.

Estas obras deram-se entre 1909 e 1920 durante a construção do ramal Lajes - Caicó.

Figura 42- Obras abandonadas da EFCRN.



Fonte:<<http://amigosdopedalrn.blogspot.com.br/2013/08/a-estrada-de-ferro-abandonada-lajesrn.html>>. Acesso em 05 dez 2014>.

Nas imagens veem-se as paredes do açude por onde passaria a estrada de ferro, a estrutura do túnel aberto na rocha com 185 metros de extensão, detalhes do pontilhão escavado em rocha e detalhe da caixa d'água do início da construção da EFCRN, no ramal entre Lajes e Caicó.

Entre Lajes e Recanto (localidade de Cerro Corá-RN) existem cerca de 30 conjuntos de pontilhões, que receberiam pontes para a passagem da EFCRN.

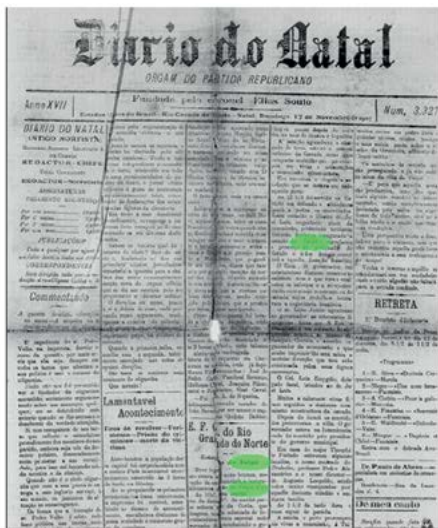
Seriam as obras de engenharia mais expressivas da ferrovia, no entanto, tudo foi abandonado com a mudança do projeto que levou os trilhos para Macau.

ANEXO B

MATÉRIA DO JORNAL DIÁRIO DO NATAL SOBRE A INAUGURAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE TAIPU

A figura 43 mostra a capa do jornal Diário do Natal na edição de 17 de novembro de 1907 onde foi publicada a matéria da inauguração da estação ferroviária de Taipu.

Figura 43 – Matéria de inauguração da estação ferroviária de Taipu.



Fonte: Jornal Diário de Natal, 1907, p. 1.

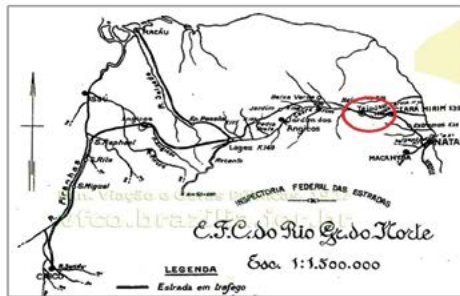
Além deste, o jornal A Republica também fez a cobertura da inauguração da ferrovia em Taipu. Outros jornais também relataram o acontecimento, entre estes o Estado de São Paulo.

ANEXO C

MAPA DA EFCRN EM 1927

A figura 44 mostra o mapa da EFCRN em 1927 em seu traçado proposto inicialmente, prevendo-se a chegada da a Caicó-RN.

Figura 44- Mapa da EFCRN em 1927.



Fonte: Ministério de Viação e Obras Públicas. Inspetoria Federal das Estradas (1927).

Em destaque está o traçado da ferrovia em Taipu. Nota-se ainda que o traçado da EFCRN acompanha o rio Ceará-Mirim em todo seu percurso. Este foi o mapa mais antigo encontrado em nossa pesquisa.

ANEXO D

A FERROVIA EM TAIPU ATUALMENTE (2015)

A figura 45 demonstra a situação em que se encontra a ferrovia na atualidade (2015). As imagens foram feitas pelo autor especialmente para este trabalho. A Figura 46 mostra o sentido Taipu-Ceará-Mirim.

Figura 45-Situação atual da ferrovia em Taipu I.



Fonte: João Batista dos Santos, 2015.

Na imagem 1, a visão de quem chegava a Taipu pelo trem via Natal, Extremoz e Ceará-Mirim. Para alcançar Taipu, a ferrovia teve que vencer os obstáculos impostos pela natureza na topografia do município como rampas, aterros e cortes.

Na imagem 2 um dos muitos cortes feitos na rocha para passar os trilhos da EFCRN.

A imagem 3 mostra o pontilhão sobre o rio Gameleira-Guedes, afluente do rio Ceará-Mirim. A ferrovia corre paralela ao rio Ceará-Mirim e em muitos pontos dentro do município de Taipu teve que se fazer obras de arte para poder transpô-lo. Essa é a obra de arquitetura mais antiga do trecho da ferrovia no município de Taipu (seria a parada de Pitombeira se esta não houvesse sido demolida em 1979).

A imagem 4 mostra que a vegetação encobre os trilhos em muitos trechos da ferrovia.

As imagens da figura 46 mostra o sentido Taipu-João Câmara.

Figura 46- Situação atual da ferrovia II



Fonte: João Batista dos Santos, 2015.

Na imagem 1 as construções irregulares que foram feitas sobre os trilhos da ferrovia.

A imagem 2 mostra a passagem e nível no cruzamento da BR 406 com a via férrea no sentido que vai de Taipu a João Câmara.

Na imagem 3 um bueiro feito antes de se chegar à ponte do Umari. Na imagem 4 a visão de quem chegava a Taipu via sertão e João Câmara-RN.

A imagem 5 mostra antiga cisterna da RFFSA que servia para os acampamentos dos cassacos e ajudava a população que morava no Umari as margens da ferrovia.

Na imagem 6 vê-se a vegetação que encobre as margens da ferrovia no sentido indo em direção a ponte do Umari.

ANEXO E

A PONTE DO UMARI EM 2015

Perdida na solidão da paisagem, a ponte do Umari resiste ao tempo, porém, a pergunta que se faz é: até quando? Faz-se esta pergunta pois ela está desativada em estado de abandono sofrendo as consequências implacáveis da oxidação dos trilhos e da estrutura metálica. A figura 47 mostra a ponte em 2015.

Figura 47 - Ponte do Umari em 2015.



Fonte: João Batista dos Santos (2015).

Sendo uma das mais antigas e maiores obras de engenharia existente no município de Taipu a ponte do Umari não recebe seu devido valor histórico.

ANEXO F

REGISTRO DO ÚLTIMO TREM DA RFFSA NO RAMAL NATAL-MACAU

A figura 48 é emblemática, pois se trata da última composição de trem da RFFSA estacionada na estação de lajes-RN em 1996, poucos anos antes da desativação do ramal ocorrido em 1998, tendo esse mesmo trem passado por Taipu.

Figura 48- Último trem da RFFSA.



Fonte: estações ferroviárias do Nordeste (2014).

O trem estava composto por guindastes, vagão-carroça, vagão fechado e carro socorro. Foi, também, o último trem a ser visto pela população de Taipu.



