

Seção Memórias

FÉ NOS TRILHOS: A CHEGADA DAS FERROVIAS NO RIO GRANDE DO NORTE (1881-1904)

FAITH IN THE TRACKS: THE ARRIVAL OF THE RAILROADS IN THE RIO GRANDE DO NORTE/BRAZIL (1881-1904)

Wagner do Nascimento Rodrigues¹¹⁶

RESUMO

Este artigo é fruto da dissertação de mestrado “Dos caminhos de água aos caminhos de ferro”, defendida em 2006 no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFRN. As estradas de ferro no Brasil foram vistas como uma maneira de o país entrar no grupo das nações “civilizadas”, dentro da divisão internacional do trabalho. Entretanto, sua implantação transcendeu a justificativas somente econômicas. A crença de que as ferrovias trariam também modificações imediatas nos centros urbanos e nos costumes dos habitantes das zonas cortadas por essa inovação tecnológica estaria entre alguns dos anseios que emergiram dos discursos de inauguração e periódicos analisados. Eles estavam imbuídos de referências religiosas, liberais e utópicas e ornamentados com uma retórica que construía um conflito do homem com uma natureza obscura – personificada pela seca –, onde a razão e a ciência saíam triunfantes através dos avanços tecnológicos.

Palavras-Chave: Ferrovias; Discursos; Sansimonismo; Sublime

INTRODUÇÃO

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

¹¹⁶ Bacharel e Licenciado em História e Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte-UFRN. Doutorando do Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Estadual de Campinas-Unicamp. E-mail: wnr80@hotmail.com

¿Quién podría haberse resistido a esos humeantes monstruos de acero, ruidosos, trepidantes, relucientes, ultra veloces y, por sobre todo, modernos? Pocos sin lugar a dudas. Y ellos seguramente no estaban em la filas de las jóvenes repúblicas latinoamericanas. Para sus gobiernos el ferrocarril, la novedad del momento, era el instrumento ideal para acercarlos aún más a los ideales de modernidad, civilización como sinónimo de cultura europea – casi exclusivamente francesa – y modernidad em términos de incorporación de tecnologia proveniente de los países industrializados. (GREGÓRIO; BUGNONE, 2005)

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

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

A chegada das ferrovias à América do Sul, considerada região fornecedora de matéria-prima dentro da divisão internacional do trabalho, faz parte de uma série de investimentos que iriam modernizar os portos e articulá-los com uma rede de estradas de ferro, visando tornar o escoamento rápido e eficiente. Entretanto, outros fatores estavam envolvidos, além dos eminentemente econômicos:

Ao adentrar o universo do espetáculo da máquina, o Império sul-americano não apenas reclamava assento no “concerto econômico dos grandes Estados” (leia-se: divisão internacional do trabalho). Fazia parte, ao mesmo tempo, do movimento genérico da modernidade; sua entrada aí não era contingente. Tinha muito que mostrar; tinha tudo para exhibir e ser admirada como nação contemporânea. (HARDMAN, 1988, p. 94)

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

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

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

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

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

propagação de ideias e alargando progressivamente o horizonte nas localidades mais isoladas.” (POSSAS, 2001, p. 87-88).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

disciplina mais rígida. A estrada de Ferro de Baturité (1877-1880) foi um exemplo dessa “escola de trabalho”, onde uma elite imperial, temerosa pelas convulsões sociais advindas da seca, estimulou a educação e pacificação dos retirantes através de sua inserção nas frentes de construção dessa ferrovia. (CÂNDIDO, 2005)

Além disto – a nossa população não precisa somente dos recursos da vida material, precisa também de uma disciplina de actividade, de uma educação de trabalho – e os estrangeiros que aqui se acham na construção da Estrada se incumbem de ensinar – pelo exemplo. E’ mais eloquente do que o verbo dos oradores. (Avulso do Correio do Natal, 27 de Fevereiro de 1880)

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

Mas nesta provincia, onde quase que estão estacadas todas as fontes de riqueza – desde a agricultura, até a industria criadôra; onde a maior parte dos minguados productos sahem pela provincia da Parayba, perdendo esta as vantagens, que de direito lhe pertencem – a Estrada de Ferro de Natal à Nova-Cruz – vem dar novo rumo a sahida dos nossos generos, fazendo-os convergir para a capital, que por sua posição topographica jamais daria um passo – adiante – sem uma empreza destas que lhe infiltrasse nas veias a pletora do commercio. (Avulso do Correio do Natal, 27 de Fevereiro de 1880)

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

A “Allocução Inaugural proferida pelo Exm. Sr. Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado”¹¹⁷ em ocasião das conclusões dos trabalhos da ferrovia Natal – Nova Cruz, em 27 de fevereiro de 1880, foi bastante indicativa desse fascínio que as ferrovias e os avanços tecnológicos exerciam nas elites locais.

¹¹⁷ Este pequeno fascículo foi publicado pelos empregados da secretaria da presidência, em ocasião da inauguração desta importante obra. No mesmo fascículo estão presentes a Ata de Inauguração, com os nomes das autoridades presentes na solenidade. Gentilmente cedido por Anderson Tavares.

Nesse documento, a ferrovia inspirava um espetáculo-síntese “repleto de imagens que se generalizaram pelo planeta como uma verdadeira religião terrena e material, em que os homens acreditavam serem governados por algo que, na realidade, eles próprios inventaram.” (POSSAS, 2001, p. 53) O presidente, bacharel em Direito formado pela Universidade de Coimbra, construiu seu discurso de inauguração com nuances liberais, religiosas e socialistas/utópicas, tingindo-as com pinceladas da retórica do sublime ¹¹⁸ (BRESCIANI, 2008; BURKE, 1993).

No início do discurso, o presidente constrói uma narrativa histórica, mesclando-a de referências bíblicas e atribuindo um sentido geral à trajetória da humanidade. Para ele, a história estruturava-se na eterna luta entre a natureza e o homem que, feito à imagem e semelhança de Deus, teria faculdades superiores que o fariam senhor da primeira. No entanto, nos primeiros confrontos, o homem teria perdido, aliando-se à natureza, ao invés de combatê-la. O poder da natureza é terrificamente representado como uma força primitiva, obscura para o homem, exacerbada através de ambientes que evocam o sublime: profusão de imagens magníficas, altura excessiva, a infinitude do horizonte e quantidades imensuráveis:

A luz, o sol, as estrelas, a terra com seus rios e seus mares, suas florestas e suas montanhas, suas aves e seus animais haviam povoado as solidões do espaço! (...)

A princípio o homem desconhecendo a força de suas faculdades intelectuais, sem saber que Deus lhe havia comunicado no sopro da vida o princípio creador, assombrou-se diante do espetáculo que lhe oferecia a criação, e sentiu-se pequeno em presença da figura altiva das montanhas, da immensidade dos céus, da vastidão dos mares, e de senhor, que de vera ser, tornou-se o escravo da natureza, aliando-se a matéria para debellar o espírito. (MACHADO, 1980, não paginado)

¹¹⁸ A tênue relação entre o convencer pelo raciocínio lógico e persuadir por meio de apelos emocionais nos remetem à importância das teorias estéticas na formação do homem letrado do século XIX, tanto no domínio das artes como da retórica. Entre os textos em circulação desde o século XVIII temos: Edmund Burke, *Uma investigação filosófica sobre a origem de nossas ideias do sublime e do belo* (Inglaterra, 1757); Emmanuel Kant, *Das observations sur le beau e le sublime* (Alemanha, 1764), entre outros. Para saber mais: Stella Bresciani, *Literatura e Cidade*, 2008.

A natureza é representada com as mesmas tonalidades no artigo do Correio de Natal. Ao se retratar, o engenheiro Ferroviário Jason Rigby, contrapõe-se à luz da racionalidade e à obscuridade da natureza, numa luta onde a ciência sairia vitoriosa.

Seria impossível discrever os esforços e sacrifícios d'este homem trabalhador, em uma região completamente estranha – através das chapadas agrestes, dos paues, das matas sombrias, vencendo tudo, dominado sempre da grande idéia. (Avulso do Correio do Natal, 27 de Fevereiro de 1880)

A mesma imagem sublime da luta entre a luz da razão e a obscuridade da natureza seria personificada mais de vinte anos depois no periódico O Mossoroense, na época da visita do engenheiro Sampaio Correia para os estudos preliminares da Estrada Ferro Central do Rio Grande do Norte, uma ferrovia planejada para levar socorros às vítimas da seca e imbuída do mesmo ideal de levar progresso para essas áreas. Não se havia decidido a cidade de onde se partiria da linha, entrando na disputa Mossoró, Macau e Natal. O periódico do alto-oeste potiguar publica em 1903 duas poesias musicadas, onde vê a ferrovia como a grande solução para o flagelo das secas. A Estrada de Ferro e a Seca eram personificadas nos versos como heroína e vilã respectivamente:

Estrada de Ferro
(Ao pé da viola)

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

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

(Estrilho)

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

Ontem o tempo já passou;
Desde que a estrada chegou
Chegou com ella a fartura;
Nunca mais alguém chorou
A falta de rapadura,
Do leite, queixo ou coalhada,
Sahe d'ahi secca safada,
Com a tua cara dura.

Ja não falta mais feijão,
Milho, arroz e algodão,
Ja sobra muita farinha,
Ja há fabricas em porção,
Que noutros tempos não tinha;
Ja se faz sella e sapato,
Que, por preço tão barato,
Do estrangeiro não vinha.

Deus abençõe quem a fez,
Ou brasileiro ou inglez,
Portador da caridade (...)

(O Mossoroense, 14 de Agosto de 1903, p. 3.)

A principal consequência do período de fusão do homem com a natureza, segundo o Presidente Machado, foi “o isolamento das famílias, o ódio das raças” e inúmeras guerras. O esfacelamento do mundo grego-romano pelas tribos “bárbaras” lançaria o mundo numa “noite eterna”. No entanto, após disseminação do cristianismo, esse quadro iria reverter-se, finalmente o homem compreenderia que “fôra creado para ser o senhor e não o escravo das forças da natureza, que a conquista deveria ser dirigida contra o mundo phisico e não contra o seu semelhante.”

Os avanços tecnológicos que surgiriam posteriormente, entre eles a descoberta da imprensa, da energia elétrica, e as teorias de Galileu, Kepler, Newton, e Laplace, viriam reforçar essa nova trajetória da humanidade. Parecia que a natureza estava vencida, mas a falta de comunicação entre os povos do

mundo parecia existir e “ódio entre as raças” persistia. O transporte marítimo era ineficaz, pois dependia das forças da natureza, ou seja, do “auxílio do vento ou do fluxo ou refluxo das marés”.

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

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

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

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

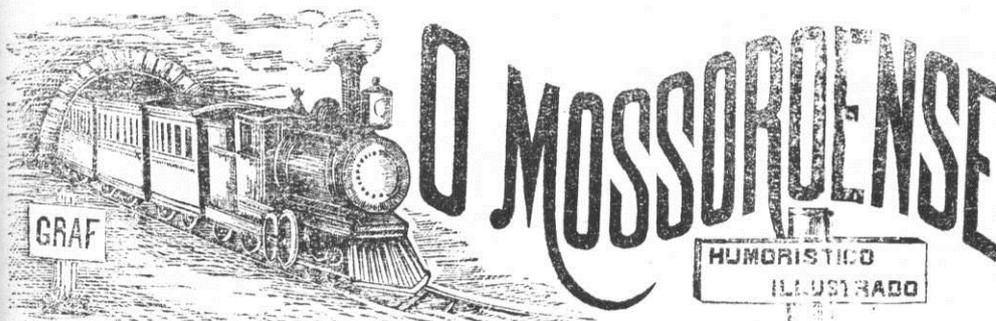
Dir-se-ia que soou a hora derradeira da materia, e que o espirito reina em sua plenitude. (MACHADO, 1980, não paginado)

A associação entre conhecimento e ferrovia foi bastante explorada pelo periódico *O Mossoroense*. Em 1904, este jornal, saúda a chegada do engenheiro Sampaio Correia, à cidade de Mossoró, com a diagramação de uma nova capa para o periódico. Dois clichês xilográficos são feitos para a ocasião. Um será utilizando nas edições seguintes, no cabeçário. O outro clichê ilustra a capa, juntamente com uma caneta e um bico de pena, aludindo uma relação entre a locomotiva e o conhecimento. Uma poesia referente à “LIDA alegre” reforça a integração entre progresso, educação e trabalho. (Fig. 01)

A crença que a ferrovia iria por um fim às desigualdades dos homens através da disseminação rápida do conhecimento é apenas uma das faces desse “dispositivo do controle do território” (ZORZO, 2001). Moreira aponta que a disseminação das “Escolas Normais” no Rio Grande do Norte acompanhava o trajeto das linhas. Assim como as linhas ferroviárias controlavam e

selecionavam a circulação, através de aparatos acoplados, como aduanas, fronteiras, armazéns e pontos de estacionamento, portos e portas da cidade, outros espaços se encarregavam de selecionar e induzir apenas as sociabilidades desejáveis. Não por acaso, no dia da viagem inaugural da Natal – Nova Cruz, “foram tomadas diversas providências em benefícios das localidades percorridas, especialmente com relação às escolas e às prisões” (Reforma, 24 de setembro de 1881, p. 4). Segundo Zorzo, “o dispositivo ferroviário, mais fortemente que o antigo sistema de vias terrestres, seleciona e limita a produção, regula os tipos de produtos aceitos e rechaça os demais, qualificando certos fluxos, gerando certos agentes e personagens privilegiados.” (ZORZO, 2001, p. 8-9)

Anno III Rio Grande do Norte - Mossoró 16 de JUNHO de 1904 No. 50



REDACTOR - ANTONIO GOMES
 REDACTOR - XYLOGRAPHO E GERENTE JOAO DA ESCOSSIA
 PUBLICAÇÃO BI-MENSAL

O MOSSOROENSE SAÚDA

D'entre os profundos nimbos da oração
 Que a esta porção de desditosa região
 Como frio sudario impenitente
 Cobre a todos em transe doloroso

D'entre os pesados dias torridos
 De sede e fome, de tortura e morte,
 Em q' este sol tão deshumidificante
 Queima os valles, e os montes a derreos,

D'entre a desillusão, que só nos resta
 De regressar um dia a vida amada
 A' luz de um novo sol volvido em festa

O vosso nome para nós sempre
 Como um toque festivo de pluvio
 Acorada da LIDA alegre a...

AO DOUTOR SAMPAIO

Fig. 01 – Primeira página de O Mossoroense de 16 de Junho de 1904, saudando a chegada da comissão chefiada por Sampaio Correia à cidade de Mossoró. Fonte: O Mossoroense, n. 50, 1904, p. 1.

O otimismo causado pela disseminação do conhecimento, proporcionada pelos avanços tecnológicos, estava presente nas acepções de vários pensadores os quais formularam “teorias” que se tornaram muito populares no período. Marx e Engels denominariam posteriormente esses teóricos de “socialistas utópicos”, porque, de maneira geral, visavam a alcançar uma sociedade mais justa, igualitária e fraterna, sem, no entanto, apresentar, de maneira concreta, os meios pelos quais essa sociedade se estabeleceria, pois não fizeram uma análise crítica da lógica liberal e da evolução da própria sociedade capitalista, o que viria a ser criticado pelo “socialismo científico”.¹¹⁹

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

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

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

¹¹⁹ Dentre os principais “teóricos” do socialismo utópico, podemos destacar: Charles Fourier, Robert Owen, Louis Blanc, Saint Simon e Proudon.

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

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

Segundo Gonçalves (2002), o engenheiro Vauthier tinha claras inclinações ao sansimonismo e às ideias de Fourier. Em um artigo na revista *O Progresso*, o engenheiro faz uma longa exposição sobre as estradas de ferro, não se detendo apenas nos aspectos de progresso material; para ele, as ferrovias “virão a ser dentro de pouco tempo, um dos mais potentes órgãos de paz e associação fraternas entre as nações.” (GONÇALVES, 2002, p. 12).

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

imagem do progresso do século XIX.” Imagem análoga utilizaria o Dr. Wanderley em seu discurso no dia da inauguração ao denominá-la de “hippogripho do progresso”, um verdadeiro “Briareo da Civilização”. (Correio do Natal, 3 de março de 1880, p. 2)

A ata de inauguração da estrada, juntamente com os jornais do dia, moedas de cobre, níquel, prata e ouro, que estavam em circulação, foram encerrados em uma caixa de chumbo, sendo colocada no alicerce da Estação Central da Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited, para que constassem em “vindouras épocas.” O presidente finaliza seu discurso citando o historiador e político inglês Thomas Macaulay, enfatizando as inspirações liberais do seu discurso. O capital e a informação rápida dos periódicos, encerrados simbolicamente na caixa, agora ditavam as regras de um novo tempo, onde a experiência declinava (BENJAMIN, 1989) e até mesmo essas inovações estariam fadadas à fugacidade.

REFERÊNCIAS

GREGORIO, Roberto de; BUGNONE, Silvia. **Curso electrónico**: valorización de nuestro patrimonio. Buenos Aire: Fundación Patrimonio Histórico, 28 de octubre al 2 de diciembre de 2005.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovia e Rede Urbana na Bahia**: Doze Cidades Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Bahiano (1870-1930). Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos**: modernidade no sertão paulista. Bauru: EDUSC, 2001.

BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire**: um lírico no auge do capitalismo. São Paulo Brasiliense, 1989. [Obras Escolhidas, v. 3]

Correio do Natal: Periódico político, moral e noticioso. Anno II, n. 56. Natal, quarta-feira, 3 de março de 1880. p. 2.

GONÇALVES, Adelaide. **Uma viagem utópica ao Brasil do Século XIX**: a experiência de Louis Léger Vauthier e Jules Benoit Mure (1842-1846). In: **Papers of XIII Economic History Congress**. Buenos Aires, 22 a 26 de Julho de 2002. Disponível em:

<<http://www.eh.net/XIIICongress/cd/home.htm>>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2006.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988

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

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

CASCUDO, Luiz da Câmara. **Biografias dos Presidentes da Província do Rio Grande do Norte**: de Basílio Quaresma Torreão a Antonio Joaquim de Siqueira, no período 1-2-1835 a 7-9-1848. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado/Governo do Estado do RN/Assembléia Legislativa do Estado do RN/Secretaria de Agricultura e Abastecimento do RN/Fundação Municipal de Cultura da Prefeitura Municipal de Mossoró/Gráfica do Deputado Frederico Rosado, 1999. (Coleção Mossoroense, Série "G" – Número 3).

MOREIRA, Ana Zélia Maria. **Um espaço pioneiro de modernidade educacional**: Grupo Escolar Augusto Severo – Natal/RN (1908-1913). 2005. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Departamento de PPGAU, UFRN, Natal, 2005.

Reforma: órgão oficial. Anno III. Num 101. Natal, 24 de Setembro de 1881.
MACHADO, Rodrigo Lobato Marcondes. **Allocução Inaugural** proferida pelo Exm. Sr. Dr. Rodrigo Lobato Marcondes Machado, presidente da província do Rio G. do Norte em 27 de Fevereiro de 1880 e Acta de Inauguração das obras da ferro-via de Natal à Nova Cruz mandada publicar pelos empregados da secretaria e offerecida ao mesmo Exm. Sr. Natal: Typ. do Correio do Natal, 1880.

O Mossoroense: N. 13 ao N. 102, 16 dez. 1902 - 12 Maio 1906. (Fac-símile). Mossoró: Fundação Vingt-Um Rosado/ Fundação Guimarães Duque, 2003. [Coleção Mossoroense, Série "E", n. 09]

Avulso (Correio do Natal). Rio G. do Norte, 27 de Fevereiro de 1880

BRESCIANI, Maria Stella. **Literatura e Cidade**. In: CARDOSO, Selma Passos; PINHEIRO, Eloísa Petti; CORRÊA, Elyane Lins. (orgs.) **Arte e Cidade**: imagens, discursos e representações. Salvador: EDUFBA, 2008.

BURKE, Edmund. **Uma investigação filosófica sobre as origens de nossas idéias de sublime e do belo**. Campinas: Papyrus/Unicamp, 1993.

O LIBERAL. Anno 6, n. 9. Natal, 21 de Março de 1880. p. 1.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Trem da seca**: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880). Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005. [Coleção Outras Histórias, n. 32]

Falla com que o exm. sr. doutor Rodrigo Lobato Marcondes Machado, presidente da provincia, abriu a 2.a sessão da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 27 de outubro de 1879. Natal: Typ. do Correio do Natal, 1880.