

Paisagem Cultural do Jundiáí

Wagner do Nascimento Rodrigues

Bacharel e Licenciado em História – UFRN

Mestre em Arquitetura e Urbanismo – UFRN

e-mail: wnr80@hotmail.com

Resumo

Nesse trabalho faremos uso de um conceito de preservação formulado pela Unesco para um possível reconhecimento de um trecho do Estuário do Jundiáí enquanto uma paisagem cultural nascida a partir de um ciclo econômico na segunda metade do século XIX no Rio Grande Norte. Tomaremos como estudo de caso alguns vestígios arqueológicos da cidade de Macaíba e do entreposto comercial de Guarapes, analisando a história desses espaços em um primeiro momento para depois analisar a paisagem resultante desses processos históricos, cujos aspectos naturais e culturais constituem um riquíssimo material para implementação de projetos de educação ambiental e patrimonial.

Palavras-chave

Paisagem Cultural, Rio Jundiáí, Arqueologia

1 Ligando Natureza e Cultura: o conceito de Paisagem Cultural

O conceito de Paisagem cultural tem cada vez mais estimulado leituras mais complexas do patrimônio de uma maneira geral. Sua adoção dentro das políticas públicas do Instituto Nacional do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em 18 de agosto de 2007 sedimenta essa nova categoria de preservação, que vêm atender as novas demandas e discussões acerca dos patrimônios na contemporaneidade. A Carta de Bagé, ou Carta da Paisagem Cultural, assim descreve essa nova categoria:

Artigo 2 - A paisagem cultural é o meio natural ao qual o ser humano imprimiu as marcas de suas ações e formas de expressão, resultando em uma soma de todos os testemunhos resultantes da interação do homem com a natureza e, reciprocamente, da natureza com homem, passíveis de leituras espaciais e temporais;¹

A inclusão dessa categoria nas novas políticas de preservação do Iphan é recente, entretanto essa discussão já vem acontecendo há três décadas na UNESCO, nascida de novas demandas dos movimentos ecológicos da década de 1970.

Durante a *UNESCO World Heritage Convention* de 1972 se estabelece um instrumento único de reconhecimento e proteção do patrimônio cultural e natural. Das setecentas e trinta inscrições para participar da *World Heritage List*, vinte e três agregavam valores tanto de patrimônio natural, assim como cultural. Essa foi a base para a formulação de um novo parágrafo no *Operational Guidelines* que atendia aos sítios que reuniam paisagens de valor universal com uma particular combinação de valores culturais e naturais. O Conceito de Paisagem Cultural viria ser ampliado em 1992, quando seriam agregados novos elementos referentes à aplicabilidade desse instrumento.² Entre as decisões tomadas estavam:

- Aceitação da diversidade das manifestações das relações entre homem e natureza;
- Incorporação do conceito de sustentabilidade;
- Extensão do conceito para usos e vivências indígenas;
- Introdução de usos tradicionais da terra;

¹ Carta de Bagé ou Carta da Paisagem Cultural. Iphan. Não paginado.

² RÖSSLER, Mechtild. *Linking Nature and Culture*, p. 10.

- Necessária manutenção da diversidade biológica , através diversidade cultural;
- Reconhecimento das relações espirituais com a natureza;
- Abertura da Convenção para outras regiões do mundo: Caribe, Pacífico e África;
- Definição de diretrizes para adoção em 1994 de uma lista de Paisagens Culturais representativas.

Ainda em 1992 seriam estabelecidas três categorias de Paisagem Cultural.³ Nem sempre essas categorias serão tão estratificadas, já que em alguns sítios elas se misturam e se complementam:

- A primeira categoria é a *clearly defined landscape*, que seriam paisagens criadas intencionalmente pelo homem a partir de alguma razão estética, religiosa ou monumental. Jardins e parques fariam parte dessa categoria.
- A segunda é a *organically evolved landscape*, resultante de algum ciclo social, econômico, religioso ou administrativo. Essa paisagem cultural é reflexo do processo de evolução desse ciclo e envolve uma relação intrínseca entre homem e a natureza. Ela se divide em duas subcategorias:
 - A *relic (ou fossil) landscape* é resultante de um processo evolutivo que já teve um fim, mas que deixou marcos materiais ainda visíveis.
 - Já a *continuing landscape* ainda alimenta-se desse ciclo e mantém viva na contemporaneidade modos de vida tradicionais e evidências materiais dessa evolução da paisagem.
- A última categoria, a *associative cultural landscape*, é uma paisagem que nasce de fortes motivações religiosas, artísticas e culturais associadas ao elemento natural. Os elementos materiais do elemento cultural nem sempre são tão visíveis nessa paisagem.

No Brasil, outros autores já trabalhavam dentro dessa perspectiva mais ampla, procurando evitar dicotomias entre natureza e homem. Eles trabalham com o tempo de longa duração, onde as intervenções do homem sobre o ambiente resultam em efeitos

³ Id. Ibid., p. 11.

mais amplos e marcantes.⁴ O conceito de paisagem já era trabalhado de maneira mais complexa pelo geógrafo Milton Santos, que sugere uma “arqueologia da paisagem” ao ler essas temporalidades:

Em qualquer ponto do tempo, a paisagem consiste em camadas de formas provenientes de seus tempos pregressos, embora estes apareçam integrados ao sistema social presente, pelas funções e valores que podem ter sofrido mudanças drásticas. Desse modo, as formas devem ser lidas horizontalmente, como um sistema que representa e serve às atuais estruturas e funções. Além disso, cumpre efetuar uma leitura vertical para datar cada forma pela sua origem e delinear na paisagem as diversas acumulações ao longo da história.⁵ (Santos, 1997. p. 55)

Nesse trabalho faremos uso desse instrumento de preservação formulado pela UNESCO para um possível reconhecimento de um trecho do Estuário do Jundiá enquanto uma paisagem cultural nascida a partir de um ciclo econômico na segunda metade do século XIX no Rio Grande Norte. Nesse período uma nova lógica na rede de transportes se estabelece na província, mediante o surgimento de entrepostos comerciais que utilizavam o rio como aliado. Nascidos a partir da necessidade de escoamento da produção da província e da iniciativa do comércio privado, esses novos núcleos urbanos e entrepostos canalizaram o movimento comercial para outra área do rio, o que veio a enfraquecer a centralidade da capital. Nesse contexto, a perenidade da localização da capital será abalada, e até mesmo um projeto de mudança será proposto em 1872.

Parte dessa paisagem encontra-se fossilizada, restando apenas as ruínas e vestígios arqueológicos, entretanto outra continua viva e pulsante, sobrevivendo não somente nas formas, como também em eventos e sociabilidades tradicionais. Nesse artigo nos deteremos em dois pontos estratégicos do estuário: A cidade de Macaíba e o entreposto comercial de Guarapes, ambos nascidos a partir da ação do comerciante Fabrício Gomes Pedrosa. Veremos, a princípio, na história desses espaços para depois analisar a paisagem resultante desses processos históricos, cujas nuances naturais e culturais constituem um riquíssimo material para implementação de projetos de educação ambiental e patrimonial.

⁴ SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. História das Paisagens, p.204.

⁵ SANTOS, Milton. Espaço e Método, p. 55.

2 Uma ponte para o Salgado: o florescimento da cidade de Macaíba

A primeira proposta de integração da capital com o interior foi de uma ponte ligando Natal à margem esquerda do rio Potengi. Em 1837, o Presidente Silva Lisboa propõe a construção de uma ponte na localidade de Peixe-Boi⁶, juntamente com a construção de um conjunto de estradas que se dirigissem às fronteiras das províncias vizinhas, para evitar o desvio da produção dessas áreas para o Ceará e Paraíba. Neste ano, é autorizada por lei a construção da ponte nessa localidade, situada a 26 quilômetros da capital, rio acima. A largura do rio impedia a construção de uma ponte ao lado de Natal, pois excederia a capacidade financeira dos cofres provinciais.

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

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

Como forma de atenuar o estado de isolamento de Natal, inicia-se a construção de uma ponte em Macaíba, “onde existe um povoado que vai em progressivo aumento.”⁷ São despendidos 1:000\$000 réis para a obra e os empreiteiros foram Coronel Estevão José Barboza de Moura e Major Fabrício Gomes Pedrosa, a cada um cabendo a responsabilidade de construir metade da ponte. Não por acaso Fabrício Gomes Pedrosa foi um dos empreiteiros desta obra. Como principal responsável pelo desenvolvimento da

⁶ O local descrito nos relatórios fica na parte mais estreita do rio Potengi, perto de Guarapes. No bairro de Guarapes o nome desta localidade ficou preservado na Travessa Peixe-Boi que margeia o rio.

⁷ RIO GRANDE DO NORTE. Exposição do Vice-Presidente Rapôzo da Camara de 13 de junho de 1858. p. 16.

praça comercial da Macaíba, a construção de uma ponte no local logo se reverteria em benefícios para seus armazéns. O primeiro empreiteiro entrega sua parte dentro do prazo, mas Fabrício Pedrosa pede dispensa, assumindo em seu lugar o Major Manoel Modesto Pereira, que recebe 1:500\$000 para concluir a obra. (Fig. 01)

Até 1870 a ponte da Macaíba recebe investimentos para reparos, aumentando em muito a importância da localidade como centro comercial. Como um dos principais pontos de convergência das estradas comerciais do interior, Macaíba fixou-se como importante feira, abastecendo as povoações circunvizinhas, inclusive a capital. (Fig. 02) Isso enfraqueceria o comércio interno de Natal, pois os gêneros alimentícios iam diretamente para a praça da Macaíba, muito melhor localizada e com uma infra-estrutura de armazenagem razoável. Em 1871, com auxílio do engenheiro então contratado pela província, o rio Jundiá seria retificado, pois tinha “algumas pequenas voltas, e em seu leito, pedras que dificultam e as vezes impedem a passagem das barças e lanchas.” A obra tem como contratados alguns comerciantes da cidade, Francisco Clementino de Vasconcellos Chaves, Amaro Barreto d’Albuquerque Maranhão e João Juvenal Barbosa Tinoco, recebendo para tanto um conto de réis. Seriam ainda empregados retirantes em 1878, para canalizarem o rio e melhorarem o porto da cidade.

Fig. 01



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

Por volta da década de 1860, desenvolveu-se outro entreposto, concorrendo com o de Macaíba. No povoado de Utinga surgiu uma concorrid ssima feira que prosperou, principalmente, devido ao menor preço dos produtos expostos   venda, pela facilidade que os fereiros (sic) encontravam na obten o de boas pastagens e maior segurança dos animais cargueiros. Por outro lado, os habitantes da povoa o facilitavam a alimenta o aos feirantes, a preços convidativos.⁸

Segundo depoimento de Eloy de Souza, tal feira acabou por um desentendimento entre um religioso e os principais homens de Utinga. Frei Serafim excomungou uma gameleira que servia de abrigo a grande número de feirantes, uma "gente profundamente religiosa"⁹ que desde então passou a evitar o abrigo. Os produtos que chegavam   praça da capital eram extremamente caros, pois já passavam pelos comerciantes das povoa es, que os revendiam em Natal a preços exorbitantes. Não raro os habitantes da capital iam diretamente às feiras de Macaíba e de Utinga para comprar seus g neros, ao invés de compr -los na feira do Passo da Pátria.

⁸ Souza, Eloy de. Memórias, p. 26.

⁹ Id. Ibid., p. 26.



Feira de Macaíba por volta de 1912. Fonte: Arquivo Nacional.

Vale salientar que as feiras constituíam-se então um elemento importante na construção da imagem da cidade. Era inadmissível que essas povoações tivessem um comércio mais dinâmico que o da capital. Isso afetava visivelmente a vaidade da administração provincial e em 1861 chega-se a conjecturar a extinção dessas feiras:

A's feiras mais proximas da capital concorrem individuos que compram generos por um preço modico para virem vendê-os ao mercado com excessivo lucro. Para acabar com esta especie de monopolio dos chamados atravessadores, ao qual se attribue a carestia sempre crescente dos generos alimenticios, tem-se indicado como necessaria a extinção das feiras, principalmente as que ficam a mais curta distancia da cidade, como as de Utinga e Macahiba.¹⁰

Com a construção da ponte de Macaíba efetuada, os efeitos provenientes da empreitada acabam por enfraquecer mais ainda o comércio da capital. Quase no mesmo período, o comerciante responsável pela afirmação da cidade como importante entreposto comercial buscava outro local para estabelecer a maior casa comercial de

¹⁰ RIO GRANDE DO NORTE. Relatório do Presidente Figueiredo Junior de 06 de abril de 1861. Feiras. Não paginado

exportação e importação da província. Motivado também por desentendimentos com os poderes locais da cidade, Fabrício Gomes Pedrosa se estabelece nas proximidades da curva do Peixe-Boi, tendo mais uma vez o rio Potengi como um aliado para o sucesso de sua empreitada.

3 O Porto de Guarapes

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

Duas leguas ao Sul da Capital, á margem direita do mesmo rio, que a banha, no lugar denominado Guarapes, observa-se, como não vos é estranho, um pequeno povoado, que, pelas favoráveis disposições em que se acha, pode ter um rápido crescimento, a ser por qualquer modo animado. Extremado ao Norte e ao Sul por dous pequenos rios de excellente agoa potavel, já fora do alcance dos morros, com bellas vias de comunicação para varios pontos, entre outros, a Cidade de S. José, donde dista apenas 6 legoas, reunido as precisas condições de salubridade e fertilidade do terreno, pode brevemente constituir-se um ponto commercial intermediario desta Cidade a todo o interior da provincia, e em uma epocha talvez não muito remota ser para ali transferida a sède da capital, visto ainda o grande favor que lhe assiste de um ancoradouro quase tão extenso e profundo, como o que aqui se oferece aos navios de maior lotação.¹¹

Logo o Major Fabrício Gomes Pedrosa entraria em cena como hábil político, canalizando para Guarapes grande parte dos investimentos da Província. Não à toa, pede dispensa da construção da Ponte de Macaíba, praça comercial também fundada por ele, já que seus investimentos agora se destinariam unicamente para Guarapes, levando para

¹¹ RIO GRANDE DO NORTE. Relatório do Presidente Nunes Gonçalves de 14 de Fevereiro de 1859. p. 16-18.

lá também muitos dos comerciantes de Macaíba. A primeira iniciativa da Província seria a autorização da fundação de uma feira, que teve êxito logo na primeira vez:

O prestante cidadão Major Fabricio Gomes Pedrosa [...] ofereceu-se á Presidencia para ser o fundador de uma feira naquelle lugar, transferindo para ali os seus crescidos fundos commerciaes e os de alguns de seus amigos, que generosamente o acompanhão, e dado logo maior impulso á edificação e outros melhoramentos materiaes. Esta idéa, sendo por mim aceita e vivamente applaudida, foi promptamente posta em execução, e comparecendo pessoalmente para assistir á primeira feira, que teve lugar no dia 6 do corrente, observei com plena satisfação um incalculável concurso do povo que affluio para solemnizar aquelle acto de inauguração.¹²

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

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

Completo o systema de viabilidade com a estrada que segue para a Cidade de São José e pontos posteriores, não pode ser duvidoso o progresso da nova povoação e, ou seja ella um intermediário auxiliar da Capital, ou tenha de atrahir a sède desta, acredito que com taes melhoramentos se tem em grande parte resolvido o problema do engrandecimento da provincia.¹³

Já em 1859, seria iniciada a primeira parte da estrada de Coité. Esse trecho ligaria a cidade de São José a Guarapes, sendo investidos 3:500\$000 réis. Também foi construído um aterro, que seria o início da ponte sobre o rio Salgado. Para essa obra, seriam

¹² Id. Ibid.

¹³ Id. Ibid., p. 18.

aplicados 7:000\$000 réis. O empreiteiro das duas obras era Francisco Gomes de Araújo Pedrosa.

Em 1860, é iniciada a construção de uma estrada ligando o Baldo, que então ficava nos arrabaldes da capital, a Guarapes. A via deveria “percorrer uma chapada livre de areias até o Morro Grande, (...) e dahi, aperfeiçoando-se a estrada actual, vá procurar o valle de Guarapes.”¹⁴ O empreiteiro da obra era o Coronel Estevão Moura, que no ano anterior estava associado com Fabrício Gomes Pedrosa na construção da Ponte de Macaíba. Ele deveria construir uma estrada com 30 palmos de largura, recebendo da província para isso 4:400\$000 réis. Dessa forma, seria melhorada a situação de Natal, que teria livre acesso a Guarapes e, em consequência, ao sul da província, “sem passar pelos grandes areiaes, que percorre presentemente, e que desanimam a vontade mais decidida de visitar esta capital, a que sómente vem o individuo, que tem grande negocio á tratar.”¹⁵

O Presidente Oliveira Junqueira chega a questionar quantias tão altas, destinadas a um lugar “que não tem condições para vir a ser uma cidade”, portanto não mereceria da província um sacrifício de quase quarenta contos de réis. No entanto, as obras continuam e o Presidente Figueiredo Junior, em 1861, reafirma a importância do aterro que, no futuro, seria outra ponte ligando a capital ao norte da província: “A ponte alli projectada não seria inutil, ainda mesmo existindo uma outra nesta capital [a de Macaíba], pois em todo o caso há vantagem em facilitar o transito para diversas direcções.”¹⁶

¹⁴ RIO GRANDE DO NORTE. Relatório do Presidente Oliveira Junqueira de 15 de fevereiro de 1860, Estrada do Baldo a' Guarapes. Não paginado.

¹⁵ Id. Ibid.

¹⁶ RIO GRANDE DO NORTE. Relatório do Presidente Figueiredo Junior de 06 de abril de 1861, Aterro de Guarapes. Não paginado.

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

...por minha parte não vejo que a província tenha outra localidade mais apropriada a ser o centro de suas relações officiaes do que esta [Natal], assim como não vejo que esta cidade tenha de soffrer com o desenvolvimento de Guarapes como ponto commercial, ao contrario d'alli não se pode esperar que lhe venha senão elementos de prosperidade.¹⁷

O porto de Guarapes teria uma participação efetiva no ano seguinte como importante praça comercial importadora e exportadora da província. No entanto, as obras do cais e do aterro de Guarapes param em 1863, pois consumiam muitos recursos do governo, cujo contrato com os empreiteiros estava sob sua administração. Paradoxalmente, também contribuiu para isso a concorrência comercial de Guarapes. Ao contrário do que se previa, a praça comercial da capital enfraquece ainda mais com os investimentos, já que agora todo fluxo de comércio ia diretamente para Macaíba e Guarapes: “O commercio desta capital, que tem ultimamente fugido para os portos de Guarapes e Macahiba, cada dia se reduz á mais simples expressão.”¹⁸ Mesmo depois do fechamento da casa comercial de Guarapes em 1872, o local continuaria a ser considerado como o provável sítio da nova sede da província, devido a sua localização estratégica, reunindo várias facilidades de comunicação, tanto terrestres como fluviais.

4 A paisagem cultural de Macaíba

A cidade de Macaíba firmou-se no início do século XX como poderoso entreposto comercial entre a capital e o sertão. Entretanto, já no final do século XIX, a partir dos primeiros investimentos ferroviários, a posição de Macaíba na rede de escoamento do Rio Grande do Norte será revista, buscando-se o enfraquecimento desse entreposto. Ao mesmo tempo que o equipamento ferroviário integrava territórios também provocava o

¹⁷ RIO GRANDE DO NORTE. Relatório do Presidente Leão Velloso de 16 de fevereiro de 1862. p. 48-49

¹⁸ RIO GRANDE DO NORTE. Relatório do Presidente Silvino Carneiro da Cunha de 05 de outubro de 1870, p. 25.

desaparecimento de outros que haviam conhecido suas melhores épocas em períodos anteriores.¹⁹

Aos poucos, o engenheiro fiscal da Ferrovia Natal-Nova Cruz percebeu que o tradicional transporte por meio de comboios e barcaças que alimentava o comércio da vila da Macaíba era um poderoso concorrente para a estrada de ferro. Em 1886 foi construído um pequeno ramal da ferrovia para o engenho central de São José de Mipibu, que estava em construção naquele momento, para que o açúcar produzido não fosse enviado para Natal ou Macaíba, em costas de animais, dificultando bastante o transporte. Aparentemente procurava-se facilitar o transporte, mas o engenheiro fiscal mais a frente admite que os fretes das mercadorias devem ser urgentemente reduzidos, a fim de que se evitasse o desvio de “gêneros” para o porto da Penha e de Macaíba.²⁰

Trinta anos depois a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte vai reconhecer a concorrência da cidade de Macaíba, só que agora atuará efetivamente no enfraquecimento do comércio da cidade. A ponte ferroviária de Igapó, construída em 1916, bloqueou a passagem de barcos naquele ponto, tornando-se o principal símbolo do confronto entre os dois meios de transporte. A ponte foi um marco no processo de integração da cidade do Natal, cujo acesso era feito anteriormente por meio de barcos via Macaíba. A ponte marcou o fim de uma era no rio Potengi. O transporte intenso que acontecia no estuário é bruscamente interrompido pela altura da ponte, que bloqueou o acesso para um grande número de barcos que iam e vinham à Macaíba e ao porto de Guarapes.²¹

Em parte, a altura da ponte foi determinada pelo barateamento do sistema de construção. A largura excessiva do estuário só foi vencida através da construção de dois aterros em ambas as margens e da importação de nove módulos de ferro de 50m e um de 70m, da empresa britânica Cleveland Bridge Works, que foram montados sobre colunas de pedra e concreto erguidas no leito do rio. A repetição dos módulos barateava bastante a construção, pois eram feitos em série, não necessitando de estudos de cálculo específicos e peças exclusivas. No entanto, não poderíamos deixar de atentar que esse episódio, de certa forma, também fez parte de uma política mais ampla de desarticulação

¹⁹ RODRIGUES, Wagner do Nascimento. Dos caminhos de água aos caminhos de ferro, p. 89.

²⁰ Id. Ibid., p. 93.

²¹ Id. Ibid., p. 167.

do transporte fluvial que era um poderoso concorrente para o transporte ferroviário. Os fretes das embarcações eram muito mais baratos e isso fazia com que o sistema ferroviário ficasse subutilizado, funcionando em déficit constante. Depois da construção da ponte de Igapó, a cidade de Macaíba, que dependia em grande parte do transporte fluvial, entrou visivelmente em declínio.²²

Fig. 03



Vendedora da tradicional Feira do Picado de Macaíba.

A construção da BR 101, ao lado da cidade, foi outro golpe em Macaíba, que perdeu definitivamente a posição estratégica na rede urbana do estado. Atualmente o comércio de Macaíba atende somente ao núcleo urbano e à zona rural circunvizinha. Entretanto, diversas permanências continuam a embalar o cotidiano urbano, originárias do antigo ciclo econômico que estruturou a cidade.

A feira de Macaíba continua a acontecer sempre aos sábados e é um rico depositário da cultura material e imaterial da região. A “feira do picado” é uma dessas

²² Id. Ibid., p. 168.

permanências. O movimento gerado pelos comerciantes do interior dinamizava o comércio local das vendedoras de comida. O picado é um prato tradicional feito com vísceras de porco ainda encontrado nas barracas da feira, preparado e servido por mulheres e degustado tradicionalmente pelos feirantes e trabalhadores do comércio local. (Fig. 03)

Vestígios materiais atestam a importância do antigo porto da cidade, cujas ruínas compõem importante referência paisagística e identitária para os habitantes de Macaíba. A canalização do trecho do rio na altura da cidade, consoante com o espírito racionalista de dominação da natureza oitocentista, gerou uma rigorosa separação entre a água e a terra. Essa intervenção influenciou fortemente a representação da população a respeito da natureza e da cidade. O crescimento do manguezal no trecho canalizado é visto pelos habitantes como algo negativo, pois dá aspecto “sujo” e “desorganizado” à Macaíba.

Antigos portos no Jundiá reforçam a importância que o rio tinha para o transporte da região: o porto da antiga pedreira, o porto do Maruim, o porto do engenho do Ferreiro Torto. Todos eles são ainda utilizados pela população ribeirinha que pesca ou coleta crustáceos em suas margens.

O mangue permanece como importante referência na paisagem do Jundiá, compondo uma paisagem cultural rica e organicamente integrada a um conjunto de vestígios portuários e usos tradicionais do rio. Infelizmente grande parte do esgoto residencial da cidade continua sendo jogado diretamente no Jundiá, que se constitui um importante território a ser explorado por práticas de educação patrimonial e ambiental.

5 A Paisagem Cultural de Guarapes

Após a morte de Fabrício Gomes Pedrosa, Amaro Barreto, seu genro, continuou as atividades da casa comercial de Guarapes em escala menor. O Filho de Fabrício Pedrosa continuou depois a empreitada, só que mudando a casa para Natal. Continuou as atividades até 1890, quando mudou-se para o Rio de Janeiro.²³ O casarão esvazia-se em no início do século XX, e a terra é vendida posteriormente, mas os novos proprietários nunca chegaram a ocupar a área, permanecendo as instalações em estado de abandono

²³ CASCUDO, Luís da Câmara. História da Cidade do Natal, p. 259.

até os dias atuais. Em 18 de dezembro de 1990, o casarão de Guarapes foi tombado pelo Governo do Estado através da portaria nº 456/90. Apesar do esforço louvável dessa instituição em preservar essa edificação especificamente, não é reconhecida a integração da paisagem com o casarão, os quais, reunidos, constituem-se atualmente uma valiosa paisagem a ser preservada.

O porto de Guarapes foi um dos locais que mais recebeu investimentos pela província, seus restos materiais são bem visíveis e demonstram a importância desse local para o comércio da província.²⁴ (Fig. 04)

O atracadouro é formado por uma parede de cerca de 90cm de largura, feita de arenito com rejunte de areia e cal. O acabamento é cuidadoso, com as faces aparentes do arenito bem lapidadas. Em determinado ponto é possível identificar uma escada de acesso ao porto, feita com monólitos de arenito. Próximo ao muro do atracadouro restou um pequeno trecho do calçamento do aterro. Grandes peças de arenito são uma pequena amostra do que foi o porto de Guarapes.²⁵

Os alicerces, provavelmente dos armazéns que existiam no local, têm alguns vestígios associados em superfície. Entre eles, cacos de vidro e faiança fina inglesa. Na parte de trás da residência de Fabrício Gomes Pedrosa é considerável a quantidade de faianças finas inglesas que afloram superficialmente.²⁶

Na outra margem do rio a planície de Carnaubinha abriga considerável número de estruturas remanescentes da época. Entre elas temos diversos alicerces, pisos e um porto com estrutura semelhante a de Guarapes.

Essas estruturas encontram-se hoje integradas ao meio ambiente circundante e esse processo de integração favoreceu a modificação e o aparecimento de ecossistemas intrinsecamente ligados a essas intervenções feitas no século XIX.

O aterro feito em Guarapes, por exemplo, propiciou o acúmulo de sedimentos fluviais ao redor. Após a desativação do entreposto, um manguezal cobriu parte da estrutura e avançou sobre esses sedimentos, favorecendo o surgimento de ilhas de mangue ao redor do porto. Atualmente essas ilhas acomodam um berçário de várias

²⁴ RODRIGUES, Wagner do Nascimento. Potengi, p. 73.

²⁵ Id. Ibid., p. 74.

²⁶ Id. Ibid., p. 74.

espécies de garças, uma importante estrutura que nasceu da interação entre a intervenção humana e uma resposta da natureza.

A estrada de Cuité, que corresponde hoje à estrada de Mangabeira, é também uma rica paisagem orgânica. Por um lado, durante toda a extensão da sinuosa estrada avistam-se inúmeros sítios, antigas residências do início do século XX, extensos bosques de mangueiras e coqueiros centenários. Por outro, o rio emoldura a estrada com uma franja verde de manguezal. Em época de safra de mangas a estrada fica pontilhada de pequenas vendas improvisadas da fruta. Segundo a tradição oral o hábito popular de vender manga à beira da estrada deu origem ao topônimo.

O local onde se situa as ruínas da residência de Fabrício Gomes Pedrosa reúne qualidades paisagísticas excepcionais. O sítio fica no alto de um dos morros que circundam a famosa curva do Jundiá, de onde podem se avistar, o aterro de Guarapes, as sinuosidades do rio e as ilhotas de mangue que abrigam as garças. Convém que se faça uma estabilização das ruínas existentes, sob o risco das poucas paredes existentes sumirem sob ação das intempéries naturais e a ação dos “caça-tesouros”.

Mas não somente as ruínas do entreposto de Guarapes estão ameaçadas. O manguezal do rio Jundiá corre o risco de sucumbir ao avanço dos viveiros de camarão e dos tanques de decantação das empresas imunizadoras. O desastre ecológico acontecido em agosto de 2007, quando morreram cerca de 40 toneladas de peixes e crustáceos, vêm reforçar a urgência quanto ao fomento de uma política de proteção, fiscalização e sustentabilidade da área.

Convém também salientar a importância de uma escavação arqueológica no local, pela riqueza de temporalidades, que podem elucidar inúmeros pontos da história do local, das relações comerciais ali empreendidas e dos hábitos cotidianos de seus antigos moradores.

Fica claro que o local possui evidentes potencialidades para instalação de um projeto de educação ambiental e patrimonial que atenda as comunidades circunvizinhas e habitantes da cidade Macaíba, um uso que estimularia uma relação menos maniqueísta entre o homem e a natureza, colaborando também para a disseminação da pouco conhecida memória do patrimônio local.

Fig. 04



Paisagem do Porto do Guarapes. O aterro construído no leito do rio (rosa) propiciou o acúmulo de sedimentos em ambos os lados (verde). Também fazem parte do conjunto as ruínas da residência e escritório de comerciante (amarelo), o porto de Carnaubinha (azul) e a estrada de Mangabeira (vermelho). O aterro (imagem 4) propiciou o surgimento do berçário de garças (imagem 1). A localização privilegiada do casarão (imagem 3), a paisagem da estrada (imagem 2) e o porto de Carnaubinha (imagem 5) completam essa paisagem orgânica.

Referências

CARTA DE BAGÉ ou Carta da Paisagem Cultural. Bagé: Iphan, 2007. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br:8080/portal/baixaFcdAnexo.do;jsessionid=24E0F3F43EA29FDA472A61849CD67F19?id=89>

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

RIO GRANDE DO NORTE. **Exposição do Vice-Presidente Octaviano Cabral Rapôso Câmara de 13 de Junho de 1858**. Publicada como anexo do relatório de 1 de Julho de 1858.

_____. **Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte apresentou no dia 14 de fevereiro de 1859, por ocasião de sua installação o exm. sr. presidente da provincia, doutor Antonio M. Nunes Gonçalves**. Maranhão, Typ. Commercial de Antonio Pereira Ramos 'Almeida, 1859.

_____. **Relatorio com que o exm. sr. dr. José de Oliveira Junqueira abriu a sessão da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 1860**. Pernambuco, Typ. de M.F. de Faria, 1860.

_____. **Relatorio que o exm. sr. dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, presidente da provincia do Rio Grande do Norte, apresentou á respectiva Assembléa Legislativa Provincial na sessão ordinaria de 1861**. Ouro Preto, Typ. Provincial, 1862.

_____. **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa do Rio Grande do Norte na sessão ordinaria do anno de 1862 pelo presidente da provincia, o commendador Pedro Leão Velloso**. Maceió, Typ. do Diario do Commercio, 1862.

_____. **Relatorio apresentado á Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte pelo exm. sr. doutor Silvino Elvidio Carneiro da Cunha em 5 de outubro de 1870**. Recife, Typ. do Jornal do Recife, 1870.

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de transporte (1820-1920)**. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em arquitetura e urbanismo da UFRN. Natal: PPGAU/UFRN, 2006.

_____. **Potengi: fluxos do rio Salgado no século XIX**. Natal: Sebo Vermelho, 2003.

RÖSSLER, Mechtild. Linking Nature and Culture: World Heritage Cultural Landscapes. In:

World Heritage Papers 7: Cultural Landscapes: The Challenges of Conservation. Ferrara:

UNESCO, 2002. Disponível em:

<http://whc.unesco.org/documents/publi_wh_papers_07_en.pdf> Acesso em:

05/05/2008.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método.** 4. ed. São Paulo: Nobel, 1997.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. História das Paisagens. In: CARDOSO, Ciro Flamarion;

VAINFAS, Ronaldo. **Domínios da História:** Ensaios de Teoria e Metodologia. Rio de

Janeiro: Elsevier, 1997.

SOUZA, Eloy de. **Memórias.** Natal: Fundação José Augusto, 1975.