

A PAISAGEM DA PERIFERIA NO PERCURSO DOS TRILHOS: UMA PERPECTIVA GEOFOTOGRAFÍCA

Gracileide Ferreira do Nascimento

Profa. Ms. Departamento de Geografia da Universidade do Estado do Rio Grande do Norte –
Campus de Assú (CAWSL)

gracigeografia@yahoo.com.br

Artigo recebido 21/07/16 e aceito em 21/10/17

Resumo

O trabalho em tela faz uma abordagem geofotográfica de parte de um trecho ferroviário concernente ao território natalense, analisando a paisagem atual considerando-a como “materialização de um instante da sociedade” (SANTOS, 1988, p.25) na qual compreende os aspectos socioeconômicos, culturais e ambientais. O mesmo se justifica, uma vez que, aborda como a população que habita as margens das ferrovias se organiza, produz e reproduz o Espaço, ao passo que a paisagem imprime o resultado dessas ações marcadas pelas relações sociedade-natureza que se transformam no decorrer do tempo. O nosso objetivo consistiu em identificar as condições sócioeconômicas, ambientais e culturais expressas na paisagem ao longo de um trecho ferroviário localizado no município de Natal, tendo como hipótese aqui proposta de que existe a possibilidade de se realizar uma análise partir da paisagem representada na fotografia e dela extrair a realidade vivenciada pela sociedade do local observado. Ao longo do trecho observado existem interações entre três bairros (Lagoa Azul, Nossa Senhora da Apresentação, Potengi) que inseridos no processo de uso e ocupação do solo sofrem com a falta de regularização fundiária, pois os terrenos foram povoados sem planejamento de maneira aleatória formando loteamentos clandestinos e conseqüentemente longe dos olhares dos governantes, no que diz respeito á emissão de recursos, saneamento, coleta de lixo, limpeza urbana, saúde, educação, segurança. Logo, esses problemas são identificados na paisagem que se modifica a partir da instalação de objetos fixos e a inte-relação entre sociedade-natureza.

Palavras-chave: Paisagem. Segregação socioespacial. Geofotografia.

THE PERIPHERY AREA OF THE LANDSCAPE IN THE COURSE OF RAILS: ONE GEOPHOTOGRAPHIC PERSPECTIVE

Abstract

This screen paper makes a geophotographic approach of a relevant railway section to of Natal territory, analyzing the present landscape considering it as "materialization of an instant of society" (SANTOS, 1988, p. 25) in which consists socioeconomic aspects, cultural and environmental. It is justified, since, addresses how the people inhabiting the margins of the railroads organizes itself, produces and reproduces the Space, whereas the landscape prints the outcome of these actions marked by the society-nature relations that turn during the time. We aim consisted of identifying the socioeconomic, environmental and cultural conditions set out in the landscape along a railway section situated in Natal, having as hypothesis herein proposed that there is the possibility to conducting an analysis from the represented landscape on the photo and extract from it the reality experienced by the local society observed. Throughout the section observed there are interactions between three neighborhoods (Lagoa Azul, Nossa Senhora da Apresentação, Potengi) that inserted in the land use and occupation process

suffer from a lack of land tenure regularization, as the land was populated without planning in a random manner forming clandestine lots and thus far from the eyes of governments, as concerns the issue of resources, sanitation, selective waste collection, urban cleaning service, health, education, security. So, these issues are labeled in the landscape that modifies itself from the installation of fixed objects and the interrelationship between society and nature.

Keywords: Landscape. Segregation socioespacial. Geophotography.

EL PAISAJE DE LA PERIFERIA EN EL PERCURSO DE LOS RAÍLES: UNA PERPECTIVA GEOFOTOGRAFICA

Resumen

El trabajo en exposición es un abordaje geofotográfico de un trecho ferroviario concerniente al territorio de la ciudad de Natal, analizando el paisaje actual considerando como “materialización de un instante de la sociedad” (SANTOS, 1988, p.25) en el cual comprende los aspectos socioeconómicos, culturales y ambientales. Este se justifica, una vez que, aborda cómo la población que vive cerca de las ferrovías se organiza, produce y reproduce este Espacio, al paso que el paisaje imprime el resultado de esas acciones marcadas por las relaciones sociedad y naturaleza que se transforman en el recorrer del tiempo. Nuestro objetivo consistió en identificar las condiciones socioeconómicas, ambientales y culturales expresas en el paisaje a lo largo de un trecho ferroviario ubicado en Natal, tiendo como hipótesis la propuesta de que existe la posibilidad de realizar un análisis a partir del paisaje representada en la fotografía y de esta extraer la realidad vivida por la sociedad del lugar observado. A lo largo del trecho observado existen interacción entre tres barrios (Lagoa Azul, Nossa Senhora da Apresentação, Potengi) que inseridos en el proceso de uso y ocupación del terreno sufren con la falta de regularización fundiaria, pues los terrenos fueron poblados sin planeamiento, de manera aleatoria, formando loteamientos clandestinos y consecuentemente lejos de los ojos de los gobernantes, o sea, a respecto a la emisión de los recursos, saneamiento, colecta de basura, limpieza urbana, salud, educación, seguridad. Pronto, estos problemas son identificados en el paisaje que cambia a partir de la instalación de objetos fijos y la interrelación entre sociedad y naturaleza.

Palabras clave: Paisaje. Segregación socioespacial. Geofotografía.

INTRODUÇÃO

As ferrovias que entrecortam as cidades brasileiras desde o século XIX, deram origem a paisagens urbanas que foram se transformando ao longo do tempo, juntando-se a aspectos socioeconômicos e culturais, determinando infraestruturas aliadas aos anseios econômicos brasileiro. Outrossim, os complexos ferroviários beneficiaram a agroexportação que predominou no país durante séculos (desde o Império à Nova República), porém, na fase do capitalismo industrial configurado no território brasileiro as ferrovias passaram por decadência econômica, no qual as estradas de rodagens assumiram tal importância. Contudo, os serviços de transportes de passageiros, além dos transportes de cargas, ocasionaram a ocupação de vários bairros periféricos por onde a ferrovia passava. Em muitos casos, como no Rio de Janeiro os trens e os bondes facilitaram a expansão da cidade, em eixos que mais tarde formariam os bairros da zona norte e da zona Sul.

No Rio Grande do Norte as primeiras ferrovias foram inauguradas em 1881 e em 1906 (COMPANHIA DE TRENS URBANOS - CBTU, 2015), respectivamente, a priori com o objetivo de otimizar o comércio do estado e viabilizar o fluxo entre capital e interior de cargas

e de passageiros, além de trazer perspectivas no que se refere aos lamentos motivados pela seca por na ocasião oferecer ocupação ao agricultor na construção das ferrovias. Segundo a CBTU (2015) “o Sistema de Trens Urbanos de Natal atua em duas linhas ferroviárias com extensão total de 55,7 km abrangendo 4 municípios”. “[...] A linha Norte com extensão de 38 km, abrangendo 3 municípios, Natal, Extremoz e Ceará-Mirim [...]” (CBTU, 2015, p.1). Já a Linha Sul possui 17,7 km e abrange 2 municípios, Natal e Parnamirim. No presente trabalho um trecho do itinerário ferroviário de Natal será posto em relevo, o percurso norte entre Natal/Ceará-Mirim, inaugurado em 1906 pelo então presidente eleito, Afonso Pena, onde na época o interesse se fazia por Ceará-Mirim produzir 60% da cana de açúcar de todo o estado

Faremos nosso estudo, portanto, iniciando na estação Soledade até a estação Nordelândia por ser um trecho já estereotipado, ou seja, por se localizar em um recorte espacial periférico, onde a população existente percebe uma média salarial baixa, carente de infraestrutura como saneamento, saúde, educação (SEMURB, 2015), isto é, em uma área de segregação socioespacial, entendido aqui como sendo resultado da divisão social do espaço a partir da reprodução das forças-de-trabalho na qual desencadeiam processos espaciais distintos ocasionando em uma divisão econômica do espaço (CORRÊA, 2004; CASTELLS, 1983). Essa divisão segundo Corrêa (2004, p. 17) interfere nas decisões e soluções tomadas por cada classe social para solucionar problemas de como e onde morar, determinada também pelo diferencial da capacidade que cada grupo social tem de pagar pela residência que ocupa, a qual apresenta características diferentes no que se refere ao tipo e à localização. No caso do trabalho em tela as comunidades que vivem ao longo das ferrovias se inserem nesse contexto, uma vez que são expressas na paisagem as características supracitadas.

Portanto, nosso objetivo será identificar as condições socioeconômicas, culturais e ambientais expressas na paisagem ao longo do trecho ferroviário, Soledade/Nordelândia a partir da geofotografia, pois a hipótese aqui proposta é de que podemos a partir da paisagem representada na fotografia, extrair a realidade vivenciada pela sociedade do local observado, ou seja, identificando os respectivos aspectos do recorte espacial em questão por meio da geofotografia, utilizada não somente numa perspectiva ilustrativa, mas também numa perspectiva científica, reproduzindo aqui as idéias de Passos (2004) quando retrata que Vidal de La Blache utilizou este método de análise geográfica com a publicação, em 1908, da obra *La France. Tableau géographique*, uma reedição do *Tableau de la géographie de la France*, ilustrado de fotografias comentadas, associando os textos as imagens.

Entendendo que na paisagem estão expressos sentidos como sons, cores, cheiros além de expressar um determinado momento político, social e econômico daquele grupo social, revela-se ao mesmo tempo os elementos visíveis, como também os elementos invisíveis tais quais a desigualdade social, miséria, riqueza etc. Para Santos (2006, p. 66) “[...] A paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza [...]”. Este trabalho se justifica, uma vez que, aborda como a população que habita as margens das ferrovias se organiza, produz e reproduz o Espaço, ao passo que a paisagem imprime o resultado dessas ações marcadas pelas relações sociedade-natureza que se transformam no decorrer do tempo.

Além de estabelecer o método geofotográfico para analisar a paisagem, tendo em vista, que as imagens registram o trabalho humano sobre a natureza, porém, no presente caso influenciados por outra classe social dominante que segrega outras classes sociais. Teremos como procedimentos de pesquisa o Levantamento bibliográfico inerente a qualquer trabalho

científico, o registro fotográfico e cartográfico. Faremos no decorrer do trabalho uma breve periodização a respeito do sistema ferroviário no Brasil e no Rio Grande do Norte, como se deu a ocupação das comunidades inseridas no recorte espacial e a interpretação das imagens fotográficas evidenciando os aspectos anteriormente relatados.

FERROVIAS BRASILEIRAS: ALGUMAS PONDERAÇÕES

No Brasil os primeiros caminhos sobre os trilhos tiveram início de maneira descompromissada no tocante a fins lucrativos ou um projeto governamental que abrangesse grandes escalas e influenciasse a melhoria econômica de uma região. O Império permitiu que o então Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Souza (1813-1889) construísse e explorasse uma estrada ferroviária que se estendia por apenas uma parte do percurso entre o Rio de Janeiro á Petrópolis, a então capital de verão do Império por conta das temperaturas amenas. O trecho perfazia um total de 16 quilômetros e foi inaugurado em 1854 com apenas 14 quilômetros, os demais trechos foram finalizados em 1856, chamando-se assim Estrada de Ferro de Mauá. É interessante frisar que a referida trajetória estendia-se a somente o trecho plano entre a praia da Estrela (fundo da Baía de Guanabara) e a localidade do Fragoso (próximo ao sopé da Serra de Petrópolis). Com esse fato ocorria-se o prelúdio ferroviário no Brasil. Atualmente essa estrada férrea só possui importância de cunho histórico, uma vez que, ao longo da ferrovia não houveram transformações ou mudanças estruturais de ordem socioeconômica.

Após essa primeira empreitada ferroviária seguia-se em 1858 a inauguração da Recife and São Francisco Railway (Estrada de Ferro Recife ao São Francisco) construída pelos ingleses e respectivamente também em 1858 a Estrada de Ferro D. Pedro II no Rio de Janeiro, além de outras ferrovias (Quadro 01).

Ao longo da construção das estradas de ferro conforme observamos na tabela 1, a paisagem ao redor modificava-se, uma vez que objetos fixos se instalavam resultando em outras configurações e perspectivas. Ao passo que os longos trilhos iam tomando formas prédios ferroviários erguiam-se conforme suas categorias: estações, armazéns, oficinas, prédios administrativos, cabines de sinalização, casas de turmas, casas para funcionários, casas de máquinas e casas de força. No caso das estações ferroviárias que serviam para os passageiros embarcar e desembarcar, essas eram construídas em consoante as suas classificações¹ podendo ser de pequeno, médio ou grande porte, cada qual com suas características específicas. De acordo com Cloquet, 1900 *apud* Wickert (2003, p. 37).

Além das estações de embarque de passageiros, o complexo ferroviário envolve uma gama de edifícios que compõe a paisagem ferroviária, garantindo sua eficácia. Dependendo da sua importância, as estações podiam contar apenas com um modesto edifício para viajantes e escritórios para administração, ou de todo um complexo de edifícios com oficinas de construção e de manutenção, entrega de locomotivas e de carros, lojas, escritórios, alojamento dos empregados, reservatório de água, etc.

A implementação das ferrovias no Brasil aconteceu no contexto da Revolução Industrial na Europa onde a tecnologia utilizada para o novo meio de transporte era sinônimo de progresso no mundo moderno, contudo a realidade brasileira não se inseria nessa perspectiva, visto que

¹ Ver. BRASIL, Ministério dos Transportes. Secretaria de Política Nacional de Transportes. Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. Brasília-DF. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br>>.

as indústrias e as tecnologias ferroviárias não faziam parte da realidade do nosso país, por isso foram dadas concessões a empresas estrangeiras na construção das primeiras linhas ferroviárias.

Quadro 01: Panorama das vias férreas no Brasil até o fim do século XIX

ESTRADA	TRECHO	EXTENSÃO	DATA DE INAUGURAÇÃO
Estrada de Ferro Mauá	Praia da Estréia, fundo da Baía de Guanabara e a localidade de Fragoso/RJ	14,5 km	1º de maio de 1854
Estrada de Ferro Recife ao São Francisco - Recife and Francisco Railway	De Cinco Pontas ao Cabo/PE	31,5 km	8 de fevereiro de 1858
Estrada de Ferro D. Pedro II	De Cortes a Queimados/RJ	48,2 km	29 de março de 1858
Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco - Bahia and São Francisco Railway Company	Da Calçada a Paripe/BA	14 km	28 de junho de 1860
Estrada de Ferro Santo a Jundiaí - São Paulo Company Limited	De Santos à Jundiaí/SP	139 km	16 de fevereiro de 1867
Estrada de Ferro Batutité	De Fortaleza a Porangaba/CE	9,1 km	30 de novembro de 1873
Estrada de Ferro Porto Alegre e Novo Hamburgo	De Porto Alegre a São Leopoldo/RS	33,7 km	14 de abril de 1874
Estrada de Ferro Oeste de Minas da Companhia Estrada de Ferro d'oeste	De Sítio (atual Antônio Carlos) a Barroso/MG	49 Km	30 de setembro de 1880
Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens – Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá	De Paranaguá a Morretes/PA	40,9 km	03 de fevereiro de 1885

Fonte: BRASIL. Ministério dos Transportes, 1991 (www.transportes.br) - organizado pela autora.

Os trilhos conseqüentemente iam cortando caminhos entre a vegetação, as montanhas, as encostas, os morros, percorrendo diferentes paisagens e impondo-lhe a sua apropriação. Por ser um país agrícola, o governo imperial brasileiro tinha o intuito maior de escoar a produção de matérias primas às áreas portuárias como o café e a borracha. Nesse sentido não houve inicialmente uma conexão entre as linhas férreas existentes em todo o território nacional, tendo como origem o porto e destino as áreas produtoras no interior dos estados brasileiros, mostrando-se por vez desarticulada e sem planejamento (FINGER, 2009). O Estado do Rio

Grande do Norte tendo Natal como ponto estratégico para escoar a produção de cana-de-açúcar e algodão através do seu porto é um exemplo dessa rota de convergência de mercadorias produzidas no final do século XIX, o intuito maior seria a interligação das áreas produtivas do Estado então capital.

Contudo, conforme Finger (2009) surgiriam mais tarde projetos que visavam a integração do território brasileiro, além de potencializar a proteção das fronteiras, tendo em vista que poderia impulsionar o crescimento urbano em áreas pouco povoada e ser utilizadas no deslocamento de tropas, se ocorresse uma guerra, sem falar da barganha política com os países de fronteira.

Dessa maneira, podemos inferir que dois foram os fatores que mais se destacaram na construção das ferrovias no Brasil, a promoção da economia nas áreas produtoras de produtos agrícolas e a integração territorial favorecendo a ocupação de áreas, a proteção de fronteiras e a alteração de barreiras naturais que, por conseguinte, causaria impacto na paisagem a partir de uma nova realidade com atividades, padrões e dinâmicas diferentes.

Com as ferrovias vieram também formas de moradia como as vilas ferroviárias, construídas na maior parte das vezes no decurso das linhas férreas pelas companhias incumbidas da implantação. Conforme Finger (2009) nem sempre houve essa iniciativa, pelo menos durante uma década contando do início da era ferroviária, contudo, um dos fatores que influenciaram essa decisão foi a necessidade de estabelecer uma estação a cada 20 km para abastecer as estruturas com água e carvão já que a energia a vapor era a utilizada na época (em meados do século XIX) para mover os trens. A exigência, também, se dava pela supervisão e manutenção do trecho. No que se refere as vilas propriamente dita, essas se materializavam em forma de habitações que podiam ser tanto para um único funcionário, quanto para uma equipe inteira e suas famílias, no qual em alguns casos grandes conjuntos habitacionais chegavam a ser construídos² concentrando paulatinamente “as primeiras atividades urbanas – oficinas, armazéns e depósitos – e irradiaram caminhos que interligavam povoados, chácaras e sítios, que realizavam a exploração mineral, florestal ou a produção agrícola” (PASSARELLI, 2006, p.364).

Portanto, as estradas de ferro traziam consigo elementos culturais que iam se imprimindo na paisagem desenhando novas perspectivas, valores, hábitos, funções, exercendo um importante papel como agente transformador do Espaço Geográfico. O aumento do número de habitantes dos municípios por onde a vias férreas traspassava e servia, isto é, onde as estações estavam localizadas, nas quais são evidenciadas em diversos trabalhos, um deles é o estudo feito por Zorzo (2003, p.9) sobre a relação entre a ferrovia e a Rede Urbana na Bahia quando constata que a construção da Estrada de Ferro de Nazaré promoveu o crescimento urbano e populacional no Estado

Uma primeira observação que se pode fazer é que a ferrovia trouxe maior crescimento populacional para a região servida, quando se compara com que o crescimento médio da população da Província e Estado da Bahia. No caso da Estrada de Ferro de Nazaré, analisando-se cidade a cidade, constata-se que

²Ver: FINGER, Anna Eliza. Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul. 2009. 166f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

em 1870 somente duas localidades eram autônomas, Nazaré e Areia, e que no final do período de 1930, a zona continha doze municípios autônomos. Ao longo desse período de tempo sete localidades se emanciparam após a chegada da ferrovia. As localidades de ponta de construção da linha tiveram um crescimento populacional significativo, justamente na época em que a sua estação ferroviária era inaugurada.

Vencovsky (2006) numa concepção mais contemporânea, atesta que as ferrovias interferem na organização do espaço brasileiro provocando fluidez e desenvolvimento em determinadas regiões, bem como, a instalação de um conjunto de técnicas ao longo das ferrovias em detrimento de outras, o que demonstra a seleção de áreas de interesses que seriam subsidiadas e teriam investimentos, diferenciando-as de áreas com poucos recursos.

No caso do Estado do Rio Grande do Norte, a capital Natal é claramente escolhida como local estratégico para o escoamento de mercadorias produzidas em outros municípios e despachadas através do porto localizado em seu território, portanto a linha férrea perfazia uma rede de fluxo de mercadorias que se dirigia a diversos municípios nos quais cada um com sua respectiva importância no traçado urbano. A exemplo, temos o segundo trecho de estrada férrea traçados a partir de 1904, implantado em 1906 e inaugurado em 13 de junho do mesmo ano que perfazia o trajeto de Natal à Ceará-Mirim denominado de Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (E.F.C.R.N.) que tinha como objetivo inicial estimular o comércio do RN, uma vez que, tanto a capital Natal quanto o interior representado por Ceará-Mirim dispunham dos principais pólos econômicos da região e seriam, portanto, interligados proporcionando o fluxo de passageiros e mercadorias. No caso de Ceará-Mirim, esta detinha 60% da produção de cana-de-açúcar de todo o estado (CBTU, 2015). No que concerne ao primeiro trecho ferroviário implantado no Rio Grande do Norte, este foi autorizado em 1873, porém somente em 1878 iniciou-se de fato a construção. O trajeto foi inaugurado em 1881 entre Natal e Nova Cruz juntamente com a Estação Central de Natal (situado na praça Augusto Severo, no Bairro da Ribeira) prestando serviços de transportes de cargas e passageiros.

Em vista disso, trabalho se debruçará no trecho ferroviário que faz parte do segundo trecho construído no Rio Grande do Norte e perpassa por três Bairros da Zona Administrativa Norte de Natal, Bairro Lagoa Azul, Bairro Nossa Senhora da apresentação e o Bairro Potengi. Destarte faremos uma abordagem geofotográfica de do trecho ferroviário supracitado, analisando a paisagem atual ao longo da via férrea considerando-a como “materialização de um instante da sociedade” (SANTOS, 1988, p.25) na qual compreende os aspectos socioeconômicos, culturais e ambientais do recorte espacial definido, direcionando para análise da reprodução das forças de trabalho população local sob uma ocupação desordenada e a produção de uma segregação socio-espacial expressa na paisagem.

A PAISAGEM FERROVIÁRIA COMO CONSTRUÇÃO SOCIAL

O tempo é um fator que se reporta a “duas ou mais seqüências de acontecimentos em evolução contínua” (NOBERT, 1998, p.13) associada a eventos físicos, individuais ou sociais que deixam marcas e contam histórias a partir do que foi construído, desconstruído e reconstruído, pois as funções, os significados das coisas mudam sendo fruto de um processo contínuo expressas na atualidade que podem ter várias interpretações. Sobre as marcas do passado expressa na paisagem, Santos (1996, p.92) as denominam de rugosidades,

O que na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento. Chamemos rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. [...]

As marcas deixadas na paisagem são perceptíveis ao longo das linhas férreas, porém com a continuidade do tempo vai mudando de sentido, ao passo que os eventos sociais vão acontecendo, desde a retirada da vegetação para implantação das vias passando pela construção das vilas e toda a sua dinâmica até os dias atuais com o surgimento de novas atividades econômicas, formas de moradias, manifestações culturais, os aspectos urbanos e todas as outras formas de produção e reprodução da sociedade. Por isso a imagem é o resultado de um processo construído entre o observador e o meio, onde seu significado pode mudar de acordo com cada observador, pois cada indivíduo tem uma perspectiva própria da realidade. O observador é o mesmo espectador que a partir das suas vivências, experiências e dos conhecimentos adquiridos interpreta a imagem diferentemente de outrem, quiçá na interpretação da paisagem.

A paisagem, nesse viés “é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza” (SANTOS, 2006, p.66), portanto a paisagem que queremos retratar ao longo das ferrovias neste trabalho são os resultados das relações econômicas e culturais expressas nos objetos reais - concretos e suas respectivas funções atuais, considerando a construção de uma paisagem cultural na qual possamos identificar diversos aspectos da vida social como hábitos, costumes, crenças, ou seja, características do cotidiano da comunidade que vivem as margens da ferrovia as quais fazem parte também cores, movimentos, odores, sons etc (SANTOS, 1988).

No estudo feito sobre os caminhos coloniais e ferroviários em Minas Gerais, Campos (2007, p. 3) indica vários atributos relacionados à dinâmica da ocupação que ocorria por toda a extensão dos trilhos e adjacências marcando a forma de trabalho, o tipo de economia, o cotidiano e o imaginário imbuído no projeto da estrada real e na história mineira. As mudanças na paisagem foram perceptíveis com o surgimento dos numerosos núcleos de povoamento, onde o que antes eram arraiais foram transformando-se em povoados, vilas e cidades respectivamente apresentando paulatinamente transformações tecnológicas, sociais e culturais,

Muitas são as aproximações possíveis de se estabelecer entre as grandes vias de circulação e de comunicação do território, ao longo dos séculos coloniais, imperial e republicanos. Uma história em muitos sentidos linear, mas também reveladora de uma circularidade na qual se vê a recorrência de muitos fenômenos políticos, econômicos, sociais e culturais. Contudo, as estradas reais e as de ferro, com suas tropas e trens, apresentaram diferenças importantes que refletiram as mudanças tecnológicas, sociais e culturais operadas ao longo do tempo. E uma dessas mudanças refere-se à própria percepção do tempo como meio em que os acontecimentos se desenrolam numa sucessão constante (CAMPOS, 2007, p.3).

Notamos pela afirmação da autora que as particularidades concernentes a construção da ferrovia em Minas Gerais, igualmente ao projeto da estrada real influência claramente a formação de uma paisagem cultural e suas respectivas representações, simbolismo, identidades

e ideologias, próprias daquele período, como retratos da violência, submissão trabalhista, falta de formação educacional e desordenada ocupação urbana, mas que, contudo, hoje podem ser relatadas a partir de realidades contemporâneas produzidas diante de novas necessidades, podendo ser representadas por imagens auto-representativas, a fotografia. No tocante ao presente trabalho temos a imagem registrada pela fotografia como um método de análise geográfica da Paisagem ao longo de um trecho ferroviário no município de Natal buscando representar o universo de um grupo social e o resultado do seu trabalho na paisagem “corporificado em objetos culturais” (SANTOS, 1996, p.24)

Quando nos remetemos à imagem/fotografia e o tipo de metodologia que pode ser empregada para a sua análise, é interessante lembrarmos da obra de Joly “Introdução à análise da Imagem” onde a autora sinaliza para a necessidade de definirmos primeiramente o que queremos estudar na imagem, isto é, o que seria essa imagem, a seguir indaga sobre os possíveis significados e sua conexão com o objeto de estudo, então, posteriormente estabelecer o respectivo aporte teórico que pode explicar essa conexão. A autora ainda aborda os diferentes domínios que a imagem pode estar ligada e um deles é o científico, no qual podemos galgar o campo da pesquisa, de exploração, de simulação e de antecipação.

Numa perspectiva geográfica Passos (2004) em seu trabalho sobre a apreensão geofotográfica da Paisagem no Portal de Paranapanema afirma que “O geógrafo faz, de preferência, fotografias que registram a paisagem, o cotidiano das relações sociedade-natureza” (PASSOS, 2004, p.179). Nesse sentido o autor relata que,

A construção e a utilização de representações da paisagem, mesmo compreendidas no quadro de uma reflexão científica, não são neutras. A escolha das visualizações condiciona e é condicionada pela análise e se instaura um laço complexo entre o pesquisador, a paisagem estudada, a imagem que é produzida e o público ao qual ela se destina (PASSOS, 2004, p.179).

Passos (2004) faz referência a Vidal de La Blache e sua obra *La France* publicada em 1908 e a importância que a fotografia adquire a partir daí na representação da paisagem. A partir de uma reedição do *Tableau de La Géographie de La France*, *Tableau géographique* associa textos e imagens de diferentes lugares da França expondo o projeto iconográfico de Vidal de La Blache valorizando um método peculiar de análise. O livro, portanto é ilustrado de fotografias comentadas, passando de uma ótica ilustrativa para o ponto de vista científico asseverando que existe um método geográfico de interpretar as paisagens.

Nessa concepção, utilizaremos o supracitado método de análise da paisagem a partir de fotografias para identificar aspectos socioeconômicos, culturais e ambientais de uma área situada ao longo de uma ferrovia.

GEOFOTOGRAFIA DA PAISAGEM EM UM TRECHO FERROVIÁRIO DE NATAL/RN

O recorte espacial do presente artigo conforme já foi informado localiza-se na Zona Administrativa Norte de Natal que de acordo com o processo de ocupação Em Natal recebeu investimentos na área habitacional e industrial, no qual determinaram o uso e a ocupação do solo. No âmbito industrial, houve o projeto de implantação de um Distrito Industrial (DI),

elaborado por órgãos estaduais e incentivos federais. A área escolhida para a localização do então projeto foi Igapó, localizado na zona administrativa norte da cidade que segundo Cunha (1987, p. 39), sua escolha deu-se por conta de alguns fatores como, proximidade com o porto; facilidade de escoamento dos resíduos, através de um pequeno riacho existente, até o rio Pontegi; por a área ser servida pela rodovia RN-160, Natal-Extremoz; pela facilidade de mobilidade e absorção de mão-de-obra entre outros.

Já no âmbito da habitação, houve a atuação do Banco Nacional da Habitação (BNH) em escala global, criado no ano de 1964 e da Companhia de Habitação Popular do Rio Grande do Norte (COHAB) em escala local, na região norte da cidade destinada à população de baixa renda. A instalação do DI, impulsionado pela construção de uma ponte de ferro, construída em 1970 no Governo de Walfredo Gurgel, ocasionando a expansão daquela área, onde terras foram ocupadas, em sua maioria irregularmente e sem planejamento urbano.

As ocupações na região norte de Natal, foram realizadas inicialmente em áreas desvalorizadas, por serem zonas rurais ou periféricas que por não possuírem um mercado de trabalho que absorvesse toda a mão de obra da população economicamente ativa, fez com que a população se deslocasse para outras regiões da cidade para vender sua mão de obra e por ser um terreno sem regulamentação fundiária, as áreas às margens da ferrovia consistiu em uma alternativa de moradia para uma população que não podia pagar por um terreno com amenidades e melhores infraestruturas.

Faremos nosso estudo, por conseguinte ao longo dos Bairros Lagoa Azul, Nossa Senhora da Apresentação e Potengi (Figura 01), que contam com vários loteamentos irregulares e sem registro na Prefeitura da cidade e onde se localizam estações e os trechos ferroviários objetos de estudo. O nosso recorte espacial, inicia-se na linha norte do trem urbano de Natal, a partir do itinerário da estação Soledade até a estação Nordelândia. O referido trecho se localiza no que podemos denominar de periferia na região administrativa norte do município de Natal, onde a população existente percebe uma média salarial baixa, carente de infraestrutura como saneamento, saúde, educação (SEMURB, 2015), é em uma área de segregação socioespacial, entendido aqui como sendo resultado da divisão social do espaço a partir da reprodução das forças-de-trabalho na qual desencadeiam processos espaciais distintos ocasionando em uma divisão econômica do espaço (CORRÊA, 2004; CASTELLS, 1983).

Essa divisão segundo Corrêa (2004, p.17) interfere nas decisões e soluções tomadas por cada classe social para solucionar problemas de como e onde morar, determinada também pelo diferencial da capacidade que cada grupo social tem de pagar pela residência que ocupa, a qual apresenta características diferentes no que se refere ao tipo e à localização. No caso do trabalho em tela as comunidades que vivem ao longo das ferrovias se inserem nesse contexto, uma vez que são expressas na paisagem as características supracitadas.

As comunidades por onde o trecho perpassa a saber, conjunto Soledade, conjunto Nova Natal, Loteamento Alvorada, Loteamento Nordelândia, Loteamento José Sarney, Loteamento Cidade Praia e Loteamento Boa Esperança, se referem à loteamentos clandestinos e sem regularização fundiária. De acordo com o Relatório da Missão de Investigação do Direito à Moradia na Cidade de Natal (2007), as comunidades de Nordelândia, José Sarney e Boa Esperança anseiam pela regularização fundiária, além de reclamarem a falta de escola pública, de posto de saúde, de sistema de transporte e de segurança na localidade. As reivindicações foram relatadas em audiência pública segundo o referido Relatório e identificou também um

problema que envolve a destinação de recursos e a regularização fundiária, pois como os lotes não foram desmembrados e regularizados trata-se de um grande loteamento limítrofe sem demarcação legal onde somente a linha férrea serve de limite entre Natal e São Gonçalo do Amarante, todavia os recursos estão indo para os equipamentos localizados em outras áreas do município.

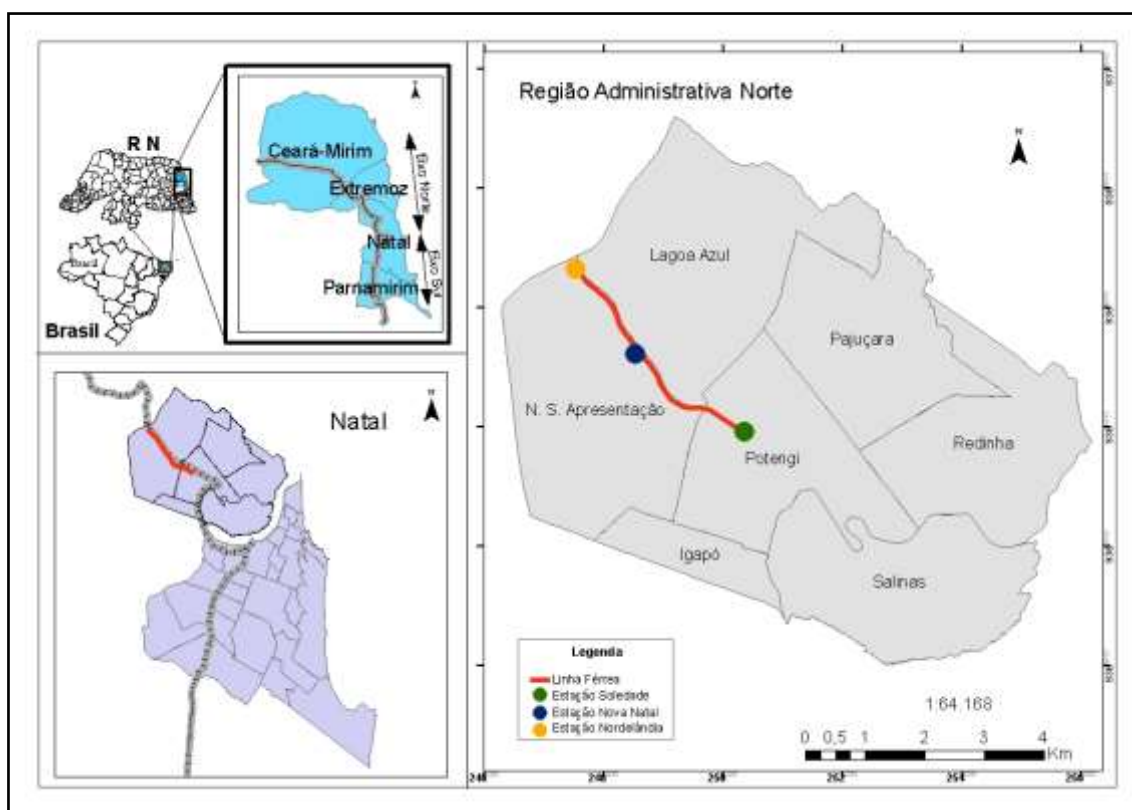


Figura 01: Mapa da linha ferroviária no Brasil, RN e Natal, com destaque para o recorte espacial do estudo. **Fonte:** Janny Suênia, 2015.

Conforme foi relatado a falta de equipamentos e serviços são uma constante no trecho ferroviário, objeto desse estudo, todavia existe uma reprodução social inerente aos Bairros e Conjuntos Habitacionais a partir do surgimento de necessidades e possibilidades para atendê-las e a capacidade da força-de-trabalho que se vinculam a costumes, hábitos atrelados a um determinado modo de vida.

Dito isso, iremos a seguir fazer uma análise geofotográfica da paisagem a fim de identificarmos aspectos socioeconômicos, culturais e ambientais de um recorte já mencionado, buscando assim confirmar a nossa hipótese inicial.

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS, CULTURAIS E AMBIENTAIS

A ocupação socioespacial da população pode ser contemplada na figura 02, vista panorâmica do loteamento Vale Dourado (esquerda) e José Sarney (direita), trecho entre a estação de Soledade e Nova Natal. Podemos perceber uma ocupação irregular sem planejamento e um terreno propício a alagamentos em tempos de chuvas



Figura 02: Vista panorâmica do loteamento Vale Dourado (esquerda) e José Sarney (direita). **Fonte:** A autora, 2015.

Esse tipo de habitação concentrada em um lado do território natalense, especificamente, ao longo do trecho ferroviário em questão, caracteriza a segregação residencial, sendo uma expressão espacial das classes sociais, visto aqui como uma fragmentação da classe capitalista e proletária devido à divisão do trabalho e especialização funcional (CORRÊA, 1999).

A figura 03 representa um exemplo de atividade comercial e reprodução social da população que vive as margens da ferrovia em tela. O mercadinho de bairro é fruto de uma resistência que persiste as grandes cadeias de supermercados e hipermercados, pois atendem aos anseios da população local e sua realidade social.



Figura 03: Mercadinho, exemplo de atividade comercial e reprodução social. **Fonte:** A autora, 2015.

Aos falarmos sobre a reprodução social nos remetemos a Corrêa (1999) quando afirma que as residências e os bairros, “definidos como unidades territoriais e sociais, constituem-se no local de reprodução” (CORRÊA, 1999, p.11), ao passo que o lugar do trabalho como as fábricas e os escritórios seriam os locais de produção.

Na figura 04 podemos observar a questão da religiosidade presente na comunidade. Relatamos aqui que durante o trabalho de campo para a observação e registro fotográfico foram identificadas várias congregações evangélicas, contudo mediante o espaço limitado do trabalho resolvemos dar prioridades a este espaço por representar dois aspectos em uma só imagem. No que tange a feira livre que além de ter um objetivo econômico, torna-se um local de encontros, conversas, a possibilidade de barganhar e adquirir um produto com um valor menor e até ser um espaço de lazer para alguns idosos que passeiam pela feira fazendo desta uma verdadeira terapia, já que ocorre aos sábados, fim de semana sinônimo de descanso e lazer, caracterizando um hábito semanal para a população que frequenta a feira, a para os feirantes um ritual semanal de levar as bancas, organizar os produtos, demarcar seu território, rever seus clientes sendo um palco de interações sociais.



Figura 04: Feira livre e igreja dos mormos ao fundo, próximo a estação de Soledade. **Fonte:** A autora, 2015.

Quantos aos aspectos ambientais, podemos também nos reportar à feira, já que ao seu término os resíduos das mercadorias (frutas, verduras, carnes etc) ficam espalhados no local sem a devida limpeza causando odor e um mal aspecto no local onde ocorre a feira.

Na figura 05 existe uma busca, uma intenção de manter uma relação harmoniosa e de identificação com o lugar. A placa pedindo para manter a comunidade limpa, não causa impacto, contudo quem causa impacto é o hábito de jogar os resíduos sólidos e resto de podas (figura 06) em uma área que não tem esse fim. A preocupação é percebida, porém o esforço ainda é tímido, os pneus não estão servindo para demarcar um espaço de lazer ou plantio, mas está servindo como um pedido de ajuda para as autoridades e mais consciência ambiental da população.



Figura 05: Placa pedindo consciência da população para não jogar lixo. **Fonte:** A autora, 2015.



Figura 06: Lixo ao longo da linha férrea e a tentativa de alguns moradores de proteger o seu lugar. **Fonte:** A autora, 2015.

Os aspectos contemplados indicaram alguns hábitos, costumes e dinâmicas cotidianas expressas na paisagem representadas por meio de fotografias. A população que vive do referido recorte espacial possui características peculiares que identificam certas precariedades, mas que revelam as possibilidades de uma determinada classe social de se reproduzir no espaço.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho mostra que existe vida ao longo dos trilhos, sendo latente a capacidade de sobrevivência do homem ao adaptar-se às situações mais adversas possíveis, buscando suprir as suas necessidades e diante disso produzindo novas dinâmicas e interagindo com a organização socioespacial imposta pela classe dominante.

Percebemos que as ferrovias historicamente influenciaram no processo de construção e desconstrução da paisagem, primeiramente relacionado a questões econômicas envolvendo o resultado de ações humanas sobre a natureza e que estabelece socioespacial de uma determinada

população. Assim sendo as marcas dessas ações são deixadas na paisagem que se transformarão no decorrer do tempo.

Ao longo do trecho observado existem interações entre três bairros (Lagoa Azul, Nossa Senhora da Apresentação, Potengi) que inseridos no processo de uso e ocupação do solo sofrem com a falta de regularização fundiária, pois os terrenos foram povoados sem planejamento de maneira aleatória formando loteamentos clandestinos e conseqüentemente longe dos olhares dos governantes, no que diz respeito á emissão de recursos, saneamento, coleta de lixo, limpeza urbana, saúde, educação, segurança. Logo, esses problemas são identificados na paisagem que se modifica a partir da instalação de objetos fixos e a inte-relação entre sociedade-natureza.

Além dos problemas, também existem os costumes, os hábitos, o modo de vida de uma população que apesar de tudo tem fé, alegrias e prazeres. Desse modo demonstramos que é possível representar a partir da geofotografia uma análise da paisagem, uma vez que, os registros identificam aspectos singulares daquela população e uma realidade vivenciada por aqueles que ali vivem.

É interessante registrar que é necessária uma continuidade nesse estudo para identificar mais aspectos que não foram contemplados, uma vez que demanda mais tempo de leitura, de observação e registros fotográficos em diversas ocasiões abrando um trecho maior.

REFERÊNCIAS

BOITEUX, Paulo César Silva. **A História das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

BRASIL, Ministério dos Transportes. Secretaria de Política Nacional de Transportes. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Brasília-DF. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br>>, Acesso: 26 de set de 2015.

BRASIL. Relatoria Nacional do Direito Humano à Moradia Adequada e Terra Urbana. **Relatório da Missão de Investigação do Direito à Moradia na Cidade De Natal –RN: Natal e o Turismo Imobiliário Especulativo Internacional**, 2007.

CAMPOS, Helena Campos. Estradas reais e estradas de ferro: cotidiano e imaginário nos caminhos de Minas. **Revista de História Comparada**, Rio de Janeiro, v.1, n.1, p.1-29, 2007

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2004.

FINGER, Anna Eliza. **Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul**. 2009. 166f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

JOLY, Martine. **Introdução à análise da imagem**. Campinas: Papyrus, 1996.

NOBERT, Elias. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

PASSARELLI, Sílvia Helena. **Paisagem ferroviária: memória e identidade da metrópole paulistana.** *Exacta*, São Paulo, v.4, n.2, p.363-373, jul./dez, 2006.

PASSOS, Messias Modesto dos. A paisagem do Pontal do Paranapanema – uma apreensão geofotográfica. *Acta Scientiarum. Human and Social Sciences*, Maringá, v.26, n.1, p.177-189, 2004.

SANTOS, Milton. **A Natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4 ed. São Paulo: EDUSP, 2006. (Coleção Milton Santos; 1).

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teórico e metodológico da geografia.** São Paulo: Hucitec, 1988.

WICKERT, Ana Paula. **Nos caminhos da ferrovia: a arquitetura ferroviária da linha Tronco Norte Gaúcha 1883 a 1920.** Disponível em:
<http://www.portalseer.ufba.br/index.php/ppgau/article/view/1539/976>. Acesso: 03de set de 2015.

ZORZO, Francisco A. Ferrovia e rede urbana na Bahia (1860-1930). In: Encontro Nacional da ANPUR, 10, 2003. Belo Horizonte. **Anais...** São Paulo: FAU/USP, 2003.