

# NOSSO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

69

## A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PAPARI

Revista, 3  
16/02/92

**Jeanne Fonseca Leite Nesi**

Arquiteta e Diretora do Centro de Documentação Cultural da Fundação José Augusto

A Estação Ferroviária de Papari foi edificada no século passado, pelos ingleses, sob a responsabilidade da Great Western. Aquela estação, que foi fundada em 1881, faz parte da linha férrea Natal — Nova Cruz.

A Estrada de Ferro Natal — Nova Cruz teve suas obras iniciadas em 1º de outubro de 1878, no lugar Nau do Refoles, situado em Natal, mediante a direção do engenheiro Jason Rigby. Em 27 de fevereiro de 1880, foram solenemente inaugurado os “primeiros passos da locomotiva sobre os trilhos”. A cerimônia contou com a presença do presidente da província, Rodrigo Lobato Marcondes Machado, além de autoridades civis, militares e eclesiásticas e o povo em geral.

Em seguida teve início uma série de inaugurações. A primeira etapa, com 48.800m, correspondente



ao trecho Natal-São José de Mipibu, foi inaugurado em 28 de setembro de 1881.

Esse trecho era constituído de quatro paradas: Pitimbu, Cajupiranga, São José de Mipibu e Papari.

A Estação de Papari, pela suntuosidade de sua cons-

trução, merecia destaque especial ao longo do trecho. Trata-se de uma edificação majestosa, de inspiração neoclássica, construída em alvenaria de tijolos. Apresenta partido de planta retangular, desenvolvido em um único pavimento.

A fachada principal do

prédio, emoldurada por cunhais e cornija, foi concebida simetricamente. Apresenta frontão triangular com um óculo central vazado, com função decorativa. Possui duas partes centrais ladeadas por outras duas portas mais estreitas e duas janelas. Todas as esqua-

drias são de madeira do tipo tabuado, com bandeiras fixas, e estão assentadas em vãos de arcos ogivais denunciando a mistura da parede, emoldura todas as esquadrias, contornando a edificação.

O prédio apresenta cobertura de quatro águas, arrematada por platibanda redentada inspirada nos castelos medievais. Internamente o edifício sofreu algumas modificações, como a construção de paredes divisórias e a substituição do piso original por ladrilhos hidráulicos. A fachada principal ainda guarda os vestígios de uma marquise que existiu, projetando-se sobre a plataforma de embarque e desembarque.

Até a década de 30 a Estação Ferroviária de Papari era a mais movimentada do Rio Grande do Norte, no embarque e desembarque do açúcar. O Decreto-Lei nº 1.475, de 3 de agosto de 1939, ordenou a encapação da Great Western of Brazil Railway Company, no trecho norte-rio-grandense.

Em 5 de novembro de 1939 o trecho foi entregue à Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, transformando-se em um posto de abastecimento de locomotivas. Com o advento das máquinas a diesel, a estação foi desativada como posto de abastecimento, passando então a licenciar trens de passageiros e de transportes de cana-de-açúcar, para a Usina Estivas.

De 1976 a 1981, a estação passou a funcionar como posto telegráfico, de onde comunicava-se com Natal, Nova Cruz, Goianinha e Canguaretama.

Em 1981 a referida estação foi definitivamente desativada. A Estação de Papari foi tombada a nível estadual, em 6 de dezembro de 1984.

**FONTES:** “História do Rio Grande do Norte”, de Luís da Câmara Cascudo. Fundação José Augusto/Achamé, Natal/Rio de Janeiro, 1984; outras pesquisas procedidas pela Autora.